

DE VALENCE 2 À VALENCE BIS

Réflexion sur le rôle des espaces commerciaux en frange urbaine

Hugo Bruyant //////////////////////////////////

Stéphane Sadoux / UPMF / IUG / Master sciences du territoire, UPU, Design urbain

Mention professionnelle / Juin 2014 //////////

DE VALENCE 2 À VALENCE BIS

Réflexion sur le rôle des espaces commerciaux en frange urbaine



Image de couverture :
Photomontage de l'agence belge
[WAI think-tank](#)

Megastructures are the Shopping Malls of the Avant-Garde

Merci à Charline, Joannie,
Anne, Antoine, ma famille,
mes amis et à ceux qui ont
contribué de près ou de loin à
cette étude.

Notice analytique

Nom et prénom de l'auteur : Hugo Bruyant

Titre du projet de fin d'étude : De Valence 2 à Valence bis

Date de soutenance : 7 juillet 2014

Organisme d'affiliation : Institut d'Urbanisme de Grenoble - UPMF

Organisme dans lequel le stage a été effectué : N/A

Directeur du projet de fin d'étude : Stéphane Sadoux

Collation :

Nombre de pages : 115

Nombre d'annexes : 0

Nombre de références bibliographique : 20

Mots clefs analytique : centres commerciaux, boulevard urbain, franges urbaines, zones résidentielles, logistique, espaces agricoles

Mots clefs géographique : Valence, Valence 2, Rovaltain, Drôme, Saint-Marcel-lès-Valence, Romans-sur-Isère

Le sujet de ce mémoire se place dans la continuité d'un travail réalisé au premier semestre du master Design Urbain avec deux autres élèves du master (Joannie Boussarie et Anne Faure) et un artiste de l'école d'Art d'Annecy (Antoine Félix). Suite à la découverte du territoire du Rovaltain à travers une marche de 3 jours en octobre 2013. Nous avons choisi de nous intéresser aux franges de la ville, composées de zones industrielles, commerciales et résidentielles. Cette démarche nous a permis de découvrir un territoire beaucoup plus riche que ce que nous pouvions penser aux premiers abords. De ce point de départ, il a été choisi dans le cadre du mémoire d'approfondir la réflexion sur les zones commerciales et notamment, sur leur place aujourd'hui dans les nouvelles pratiques territoriales des habitants. Le choix a été de se concentrer sur une zone commerciale située à l'entrée de Ville de Valence, le long de la route de Roman : le site de « Valence 2 ».

« Valence 2 » est un nom que nous pouvons trouver assez originale. Dans les années 1960, cette façon de nommer les centres commerciaux est courante. Ces noms qualifient souvent le désir de créer une vie en dehors du centre-ville, voire de la concurrencer avec une nouvelle pensée urbaine. Aujourd'hui, ces zones ont montré leurs limites et pour la plupart sont en crise face à de nouvelles offres (e-commerces ou les centres commerciaux régionaux). A la base construite en frange urbaine, le quartier de Valence 2, composé de zones commerciales et d'habitats, se retrouve dorénavant dans Valence, au cœur de l'agglomération mais possède toutes les caractéristiques d'une zone périurbaine. En effet, nous sommes face à un territoire composé de multiples fractures qui favorisent son enclavement aussi bien structurellement (dimension physique, spatiale) que qualitativement (ressenti par les habitants).

Face à ces enjeux urbains, la réflexion se porte sur la requalification de ce territoire qui possède par ailleurs, un potentiel qualitatif (cadre de vie) et foncier important. Sous le nom de « Valence bis », le projet est à l'image de l'itinéraire bis : un autre chemin, une alternative, un changement de rythme.

Pour enclencher un tel projet, un plan directeur est d'abord dessiné à l'échelle du site intégrant une vision temporelle allant au-delà de 2030, dont les actions sont découpées sous la forme d'un phasage. Quatre grands axes serviront de support d'action et auront un impact à la fois à l'échelle macro, de la ville voire de l'agglomération, et à l'échelle micro, la parcelle, le bâti, l'espace public de proximité. Le premier est la constitution d'une nouvelle trame piétonne pour baisser la dépendance à la voiture et relier les différentes zones résidentielles entre elles. Une transformation de la route est opérée pour le transformer en boulevard

urbain permettant de proposer une vraie recomposition urbaine autour. Un nouveau cœur de quartier est constitué autour d'une place et d'une requalification du centre commerciale qui était une barrière au quartier. Enfin Le projet propose d'élaborer une réflexion à une plus grande échelle d'une ville linéaire reliant valence à sa gare TGV sur l'armature d'un boulevard urbain esquissé dans le projet.

SOMMAIRE

PRÉAMBULE

Problématique de projet

p.9-11

I/ LES ZONES COMMERCIALES : FUTURS TERRITOIRES DE PROJET ?

Regard sur les zones commerciales

- 1- Un regard sur Valence
- 2- Entre zone commerciale et entrée de ville : Les prémisses de Valence 2
- 3- Etat des lieux des zones commerciales aujourd'hui

p.15-21

p.15

p.16

p.20

II/ LES FRACTURES URBAINES

Lecture d'une frange urbaine

- 1- La fracture routière
 - 2- Le morcellement de l'espace public
 - 3- La fracture résidentielle
 - 4- La fracture commerciale
 - 5- La fracture agricole
- Conclusion

p.25-51

p.25

p.30

p.37

p.42

p.47

p.51

III/ RÉSORBER LES FRACTURES

Processus de conception

- 1- Restructurer le territoire à partir de quatre objectifs
- 2- Anticiper par une démarche prospective
- 3- Un futur en quatre étapes
 - 3.1- La phase d'insertion
 - 3.2- La phase de consolidation
 - 3.3- La phase de revitalisation
 - 3.4- La phase de connexion

p.55-69

p.55

p.59

p.60

p.63

p.64

p.67

p.68

IV/ DE VALENCE 2 À VALENCE BIS

Recomposition du quartier par le centre commercial

- 1- Un projet de recomposition urbaine
 - 1.1- Vers un boulevard urbain
 - 1.2- Remaillage piéton
 - 1.3- Reconstruction parcellaire
 - 1.4- Les espaces publics
- 2- Un nouveau cœur de quartier
 - 2.1- La grande place
 - 2.2- Les îlots mixtes
 - 2.3- Le centre commercial

p.73-93

p.73
p.73
p.74
p.77
p.78
p.82
p.82
p.86
p.89

V/ VERS LA FORMATION D'UNE VILLE LINÉAIRE ?

Exploration a l'échelle territoriale du sujet

- 1- Etat des lieux du chapelet
- 2- Propositions : structuration du chapelet de villes

p.97-109

p.97
p.102

CONCLUSION

p.113

BIBLIOGRAPHIE

p.115

PRÉAMBULE

Problématique du projet

Intermittent



Préambule

Problématique du projet

« Ces passages, récentes inventions du luxe industriel, sont des couloirs au plafond vitré, aux entablements de marbre, qui courent à travers des blocs entiers d'immeubles dont les propriétaires se sont solidarisés pour ce genre de spéculation. Des deux côtés du passage, qui reçoit sa lumière d'en haut, s'alignent les magasins les plus élégants, de sorte qu'un tel passage est une ville, un monde en miniature ».

Un guide de Paris, d'après Walter Benjamin¹.

Le sujet de ce mémoire se place dans la continuité d'un travail réalisé lors du premier semestre de master Design Urbain avec deux autres élèves du master (Joannie Boussarie et Anne Faure) et un artiste de l'école d'Art d'Annecy (Antoine Félix).

Suite à la découverte du territoire du Rovaltain à travers une marche de 3 jours en octobre 2013, le premier exercice demandé consistait à l'analyser à travers une coupe transversale. Cette démarche rappelle la manière de procéder des

architectes italiens de laboratoire Stalker² qui découvrent la ville en traversant toutes les friches du lieu comme à Rome, Milan ou Istanbul, ou encore les travaux de Guy Debord sur la psychogéographie³.

Nous avons ensuite choisi de nous intéresser aux franges de la ville, composées de zones industrielles, commerciales et résidentielles. Cette démarche nous a permis de découvrir un territoire beaucoup plus riche que ce que nous pouvions penser aux premiers abords.

1. Walter Benjamin, *Paris capitale du XIXe siècle: le livre des passages*, Le cerf, 1989, 976p.

2. *Stalker* (trad. anglaise : rodeur) est un laboratoire créé en 1994 par l'architecte italien Francesco Careri

3. Notion de Guy Debord développée dans *"Introduction à une critique de la géographie urbaine"* en 1955, publié dans la revue *Les lèvres nues* n°6, Bruxelles

La première chose que nous avons découvert est l'importance de la promotion de la société de consommation, aussi bien spatialement que notre manière de consommer. Alors que nous constatons un développement de l'entre soi dans les zones résidentielles, le centre commercial apparaît en opposition comme un lieu où les classes sociales et les cultures se mélangent finalement, avec peu de conflits. Mais la présence d'un grand nombre de commerces vacants et le développement de nouvelles formes de commerces, comme les drives et les points de retraits, nous a posé la question de la durabilité de ce système.

De ce constat, il a été choisi d'approfondir la réflexion sur les zones commerciales et notamment, sur leur place aujourd'hui dans les nouvelles pratiques territoriales des habitants. Nous nous poserons donc comme problématique la suivant :

Face aux mutations des modes de consommations, quel futur donner aux zones commerciales ?

Pour y répondre, la réflexion sera menée en plusieurs étapes. Nous verrons dans un premier temps le contour du sujet, qui permettra ensuite de justifier le choix du site d'étude, Valence 2, et de nous interroger sur le devenir des zones commerciales. Dans un second temps, nous analyserons le terrain d'étude, à travers plusieurs axes permettant définir son identité et ses différentes problématiques. Il sera ensuite développé dans la troisième partie les réponses apportées pour le territoire à différentes échelles spatiales et temporelles. Pour finir, nous ouvrirons le débat sur les possibilités de traiter et de positionner les différentes zones commerciales du bassin de vie de l'agglomération valentinoise, se trouvant notamment le long de la route de Romans.



I/ LES ZONES COMMERCIALES : FUTURS TERRITOIRES DE PROJET ?

Regard sur les zones commerciales



◀ Photo de la route de Romans au niveau de la zone commerciales du plateau des couleurs

I/ Les zones commerciales : futurs territoires de projet ?

Regard sur les zones commerciales

« Nationale Sept, il faut la prendre qu'on aille à Rome à Sète, que l'on soit deux, trois, quatre, cinq, six ou sept. C'est une route qui fait recette. Route des vacances, qui traverse la Bourgogne et la Provence, qui fait d'Paris un p'tit faubourg d'Valence, Et la banlieue d'Saint-Paul-de-Vence ».

Charles Trenet, Nationale 7, 1955

1- Un regard sur Valence

La ville de Valence est intéressante à étudier car elle regroupe certaines des caractéristiques de configurations spatiales que nous pouvons retrouver dans de nombreuses villes françaises, mais aussi par son statut et son positionnement à l'échelle nationale. L'extrait de la chanson de Charles Trenet ci-dessus est assez représentative de ce grand carrefour d'échanges routiers qui caractérise Valence : au carrefour de l'Arc Alpin et de la vallée du Rhône ; de nombreux

axes importants de communication la parcourent : la route du sud la nationale 7, l'autoroute A7, et depuis les années 2000, la ligne grande vitesse TGV méditerranée. Cette position en fait une ville de transit très importante tant pour les voyageurs, que pour les transporteurs et logisticiens qui empruntent la vallée du Rhône.

Un autre aspect important n'est pas à omettre : la ville de Valence tend à perdre de la population au profit de communes plus petites et limitrophes qui se développent par une politique

valorisant la construction de lotissements.

Cette vie tournée de plus en plus sur un modèle périurbain produit un développement important de zones commerciales, notamment le long d'axes routiers majeurs comme :

- la départementale en direction de Romans accueillant le plateau des couleurs qui s'étirera dans l'avenir jusqu'à la gare TGV ;

- la N7 aux intersections avec le péage au sud de Valence.

Ces zones stratégiques permettent de drainer les habitants de l'agglomération situés dans un rayon de 40 km environ, mais également les personnes en transit.

2- Entre zone commerciale et entrée de ville : Les prémisses de Valence 2

Le centre commercial de Valence 2, faisant office d'entrée de ville le long de la route de Romans, est un bon cas d'étude à approfondir. L'une de ces caractéristiques les plus intéressantes est qu'il se trouve en position centrale au sein du quartier. Il a été construit dans les années 1970 pour répondre à une demande de commerce pour les nouveaux quartiers de Fombarlette et du Plan qui étaient excentrés du centre ville. A ce moment là, elle drainait une population importante de Valence. Aujourd'hui, ce centre commercial est en perte de vitesse face aux nouvelles offres de commerce et devient de plus en plus une offre de proximité, mal adaptée aux réels besoins de la population avoisinante.

Les quartiers limitrophes ont des morphologies différentes.

Une partie a été construite à partir de la fin des années 1960 sur un modèle de

► Photographie aérienne de valence
(source bing map)





- ◀ 1. photos habitants de la cité du Plan
- 2./3. destruction d'une partie des bâtiments du quartier du Plan pendant le programme ANRU
- 4. patio privatif dans la cité du plan
- 5. le nouvelle maison familiale
- 6. centre commercial de Valence 2
- 7. centre commercial désaffecté
- 8./9. champs agricoles au nord du site

barres (R+4 en moyenne) et de tours (R+6 en moyenne), caractéristique des grands ensembles construits à cette époque. Ces immeubles sont aujourd'hui en requalification et bénéficient du programme ANRU qui prévoit la démolition d'une partie des barres. Il est prévu une réduction du nombre logement de 30%. Une autre partie est principalement composée de logements individuels réunis sous la forme de lotissements. Ces logements ont été bâti il y a peu de temps, entre les années 1990 et 2000, mais ils sont déjà en mauvais état. Par ailleurs, ils sont déconnectés des principaux équipements sportifs (terrains de sports, stade) et espaces publics de proximité qui offrent des usages spécialisés, qui sont sous utilisés (accueil peu fréquent de réunions sportives) à l'échelle locale comme celle de l'agglomération.

« Valence 2 » est un nom que nous pouvons trouver assez originale. Dans les années 1960, cette façon de nommer les centres commerciaux

est courante. C'est ainsi que nous retrouvons à Paris souvent positionnés dans la première couronne : Bobigny 2, Rosny 2, Arcueil 2, etc. Ces noms qualifient souvent le désir de créer une vie en dehors du centre-ville, voire de la concurrencer avec une nouvelle pensée urbaine. Aujourd'hui, ces zones ont montré leurs limites et pour la plupart sont en crise face à de nouvelles offres (e-commerces ou les centres commerciaux régionaux). Nous pouvons aussi noter que pour le projet du « Grand Paris », de nombreux centres commerciaux ont été des objets d'études intéressants comme le montre le travail mené par l'agence SEURA et le groupement d'agence FGP+TER.

Les caractéristiques ainsi évoquées pour présenter Valence 2 montrent un territoire que nous pouvons assimiler à une zone périurbaine, alors que le quartier bénéficie d'une position relativement proche du centre-ville de Valence, c'est-à-dire à environ 1km.

3- Etat des lieux des zones commerciales aujourd'hui

Les zones commerciales sont aujourd'hui des zones que tout le monde utilise mais décriées par tous. L'apparition de ces zones dans les années 1960/70 en Europe, un peu avant aux États-Unis, a modifié l'ensemble des usages des commerces. Elles ont profondément changé notre paysage, nos usages, et nos villes.

Aujourd'hui, nous les apercevons tous les jours à l'entrée de nos villes: de grandes étendues commerciales continuent à fleurir. Certains habitants les voient comme des affronts à un paysage fantasmé, ne respectant ni la morphologie urbaine du quartier et ni le cadre urbain de la ville ; d'autres les voient comme une vision d'une architecture générique⁴ qui apporte une richesse économique et qui joue avec les lois du marché pour se développer.

Ces espaces sont clivant et nous remettent aujourd'hui en question : comment ne pas aimer un espace qui tend à former un nouveau paysage à nos villes et à nos campagnes ? Tout en les utilisant de façon systématique ?

Les modes de commercer se sont largement diversifiés ces 50 dernières années : du supermarché implanté dans les centres urbains à la dématérialisation du commerce par les échanges sur internet.

À l'origine, les zones commerciales ont essayé de répondre aux nouveaux modes de vie d'une société de consommation, qui se développait beaucoup plus sur une ville étendue polycentrique que sur une ville agglomérée. Le développement de la voiture individuelle a changé la façon de concevoir l'espace commercial qui se s'est développé le long des axes routiers au détriment des centres villes. Aujourd'hui, les zones commerciales tentent de diversifier leurs offres de commerce, de services et de loisirs

comme l'explique bien l'urbaniste René Paul Desse⁵. Mais ces zones ont aussi des limites bien qu'elles aient en parti mangé les commerces du centre-ville. Certaines enseignes de la grande distribution essaient de revenir dans les centres urbains comme le souhaitent Ikéa à Paris⁶, ou de façon plus proche avec Décathlon qui s'est installé en 2011 dans le quartier de la Caserne de Bonne dans le centre de Grenoble. Ces changements montrent à l'évidence qu'un retour se fait dans une échelle de proximité.

Aux États-Unis, les dégâts sont déjà visibles. Nous avons l'exemple des deadmalls qui se retrouvent répertoriés par des *urbex*⁷ sur un site internet collectif⁸, et montrent ainsi les zones commerciales au même niveau que les usines de Detroit. Cette vision en ruine fait place à une certaine nostalgie d'un mode de vie de la fin du dernier millénaire. Elle s'identifie comme point de repère pour la formation d'un patrimoine en construction.

Dans *Retrofitting Suburbia*⁹, Ellen Dunham-Jones montre bien le retour des nouvelles générations vers les centres villes, et leurs commerces, préférant ainsi la qualité d'un centre ville à une zone monofonctionnelle en périphérie. Dans ce livre, l'auteure repense l'usage de ces zones et positionne certaines comme véritables centralités des villes périurbaines. Sa pensée s'opère sur la réutilisation de ces espaces en centre urbain en retrouvant des nouveaux usages et en les reconnectant au reste de la ville par la réalisation de plusieurs mailles de mobilités. Elle base ainsi son analyse sur le fait que l'architecture même de ces espaces a intégré une dimension flexible de l'espace, ce qui permet un large choix de réutilisation aussi bien en espaces de loisirs, de logements, que de bureaux.

Il faut donc voir ces espaces en déclin comme de véritable potentiel d'urbanité et de flexibilité de la ville.

4. Rem Koolhaas, *Junkspace*, Payot, 2011, 120 p.

5. René Paul Desse, *Les centres commerciaux français, futurs pôles de loisirs?*, Flux, n°50, 2002, p.p. 6-19

6. David Mangin, *La ville franchisée, Formes et structures de la ville contemporaine*, 2004, 432p.

7. *Urbex* : explorateur urbain

8. URL : <http://deadmalls.com>

9. Ellen Dunham-Jones & June Williamson, *Retrofitting Suburbia : Urban Design solutions for redesigning suburbs*, John Wiley & Sons, 2011, 304p.

III/ LES FRACTURES URBAINES

Lecture d'une frange urbaine



II/ Les fractures urbaines

Lecture d'une frange urbaine

Le site choisi concentre plusieurs types de fractures urbaines favorisant un enclavement des différents espaces le composant. Ces fractures rappellent les grands maux urbains que subissent les zones périurbaines aujourd'hui.

1- La fracture routière

La Route de Romans est un axe important desservant la ville de Valence. Elle a un véritable statut d'infrastructure. Elle draine une bonne partie des personnes qui vivent et travaillent dans l'agglomération valentinoise. Au niveau du site, elle a un tout autre impact et influence.

Un axe routier adapté à la vitesse

La route de Romans est composée de deux fois deux voies qui finissent sur un rond-point situé en face du Mac Donald. Cet élément de connexion permet pour distribuer les flux sur le boulevard circulaire intérieur qui joue un rôle de desserte périphérique de

Valence pour les habitants. Malgré sa position à l'entrée de la ville, la vitesse reste encore importante puisque les voitures sont limitées à 70 km/h. Les conducteurs ont souvent une vitesse bien plus élevée rendant les bords de la route dangereux pour d'autres modes de déplacement et usages.

Bien qu'elle soit importante à l'échelle de l'agglomération, elle crée paradoxalement au niveau du site d'étude une véritable frontière découpant le territoire en deux parties distinctes. Elle est difficile à franchir par les usagers des transports en commun et des modes doux, mais aussi par les habitants vivant à proximité de la voie qui souhaiteraient se rendre dans le quartier voisin.

Une infrastructure technique transformant l'entrée de ville en simple lieu de passage

Alors que les quartiers aux alentours ont muté ces dernières années, la route est restée en état. La concentration des flux est privilégiée et induit peu de croisements de routes, mise à part des croisements très spécifiques, sans arrêt, comme les ronds-points, les voies d'insertion et des petites bretelles. Ces éléments permettent d'évoluer sur une voirie sécurisée et rapide mais rendent difficile la création d'un front bâti. Par ailleurs, ils sont structurés de telle sorte, avec des fossés pour le drainage ou encore les glissières pour la sécurité, qu'ils deviennent de véritables entraves pour l'usage de la route par les piétons et les cyclistes, mais aussi pour le développement d'un front urbain structurant le long.

La route peut être vue comme un axe fort ayant une épaisseur variable qui consomme beaucoup d'espaces par rapport à ses dimensions. Cet aspect

est expliqué par David Mangin comme étant un « vide programmé »⁹.

Les parkings, stigmates de l'impact de l'automobile : un potentiel foncier inexploité

La voiture prend une grande importance sur le site. Cela a engendré une contamination de l'espace public par de petits parkings. Environ 10% de la surface du site est dédiée aux stationnements sans compter les boxes individuels, les parkings intégrés au bâti et les stationnement le long de la rue. Sur le PLU, nous pouvons remarquer une réelle volonté de réduire le nombre de places de parkings en imposant une place par logement avec des dérogations possibles pour les logements sociaux. A titre de comparaison, la ville de Chambéry qui a à peu près la même taille réglemente sur les mêmes zones 2 places de parking voire 2,5 places¹⁰.

► Carte de l'impact de la route et des parkings à l'échelle du site (source cartographie IGN)

9. David Mangin, *La ville franchisée, Formes et structures de la ville contemporaine*, 2004, 432p.

10. Cf chiffres PLU Valence et Chambéry



ESPACE DE STATIONNEMENTS

ROUTE DE ROMAN

Carrefour Les 5000
Faites-vous plaisir
800 S'MILES =
10 € de bon d'achat

PRIX BAS
SUR 5000 PRODUITS DE GRANDES MARQUES

Carrefour



- ◀ 1. photos habitants de la cité du Plan
- 2./3. destruction d'une partie des bâtiments du quartier du Plan pendant le programme ANRU
- 4. patio privatif dans la cité du plan
- 5. le nouvelle maison familiale
- 6. centre commercial de Valence 2
- 7. centre commercial désaffecté
- 8./9. champs agricoles au nord du site

11. Ref. centre commercial de Grand-Place à Grenoble, et zone commerciale de Comboire à Echirolles

Le deuxième élément à prendre en compte est la place du stationnement. Actuellement, les zones de parking sont des espaces qui font le lien entre les commerces et la route. Sur le site, nous pouvons en compter six qui sont dédiés : soit au stade, soit à la zone commerciale. Ils font le trait d'union entre la route et le bâti. Ils ont des surfaces relativement grandes puisqu'ils occupent environ 60% de la surface totale de la parcelle de l'espace commercial. Pour des raisons d'économie et de visibilité des enseignes, ils sont situés de plein pied le long de l'axe routier. Certains centres commerciaux utilisent le fait d'avoir une grande surface de stationnements comme argument publicitaire dans l'espoir d'élargir leurs champs d'actions et donc leur clientèle¹¹.

Sur les six parkings qui se trouvent sur le site d'étude, quatre sont à l'abandon (dont trois parkings qui desservent le stade) et un est très largement sous-utilisé. Cette

déshérence vient notamment de la surcapacité des zones de parking par rapport aux besoins réels. Les équipements sportifs se trouvant sur le site accueillent très rarement de grandes réunions sportives en extérieur. Le parking situé au nord sur la zone commerciale n'est pas utilisé du fait que dans cette partie se trouvent uniquement des commerces abandonnés. Celui au sud, quant à lui, est peu utilisé car il ne bénéficie pas d'un accès direct à la grande surface Géant. Il est aujourd'hui dimensionné et n'est pas adapté pour le restaurant Courte paille qui se situe à l'angle du rond-point.

Deux éléments ressortent sur l'utilisation de ces parkings au quotidien :

- leur sous exploitation
 - une utilisation ordonnée en fonction des horaires d'ouverture de la grande surface, c'est-à-dire huit heures par jour, six jours par semaine.
- Au final, ces espaces très peu utiles et

non définis sont peut-être une piste pour l'obtention d'un foncier peu chère pour la création de logements ou d'espaces publics plus qualitatifs.

Les parkings restent cependant nécessaires et nous demandent de réfléchir leur meilleure insertion dans le tissu urbain. En effet, les espaces commerciaux doivent aujourd'hui accueillir des consommateurs nomades. La voiture n'est plus seulement un système de déplacement mais elle devient un système de logistique à part entière : elle transporte les marchandises achetées encore sur quelques kilomètres jusqu'à leur destination finale.

2- Le morcellement de l'espace public

La zone commerciale et les zones d'habitations diverses et dispatchées sont accompagnées d'infrastructures routières inadaptées à d'autres usages que la gestion des flux et le stationnement. Il a été engendré un espace public absent, sans qualité d'ambiance et d'esthétique.

La zone commerciale : inexistence d'espaces extérieurs adaptés à la flânerie ?

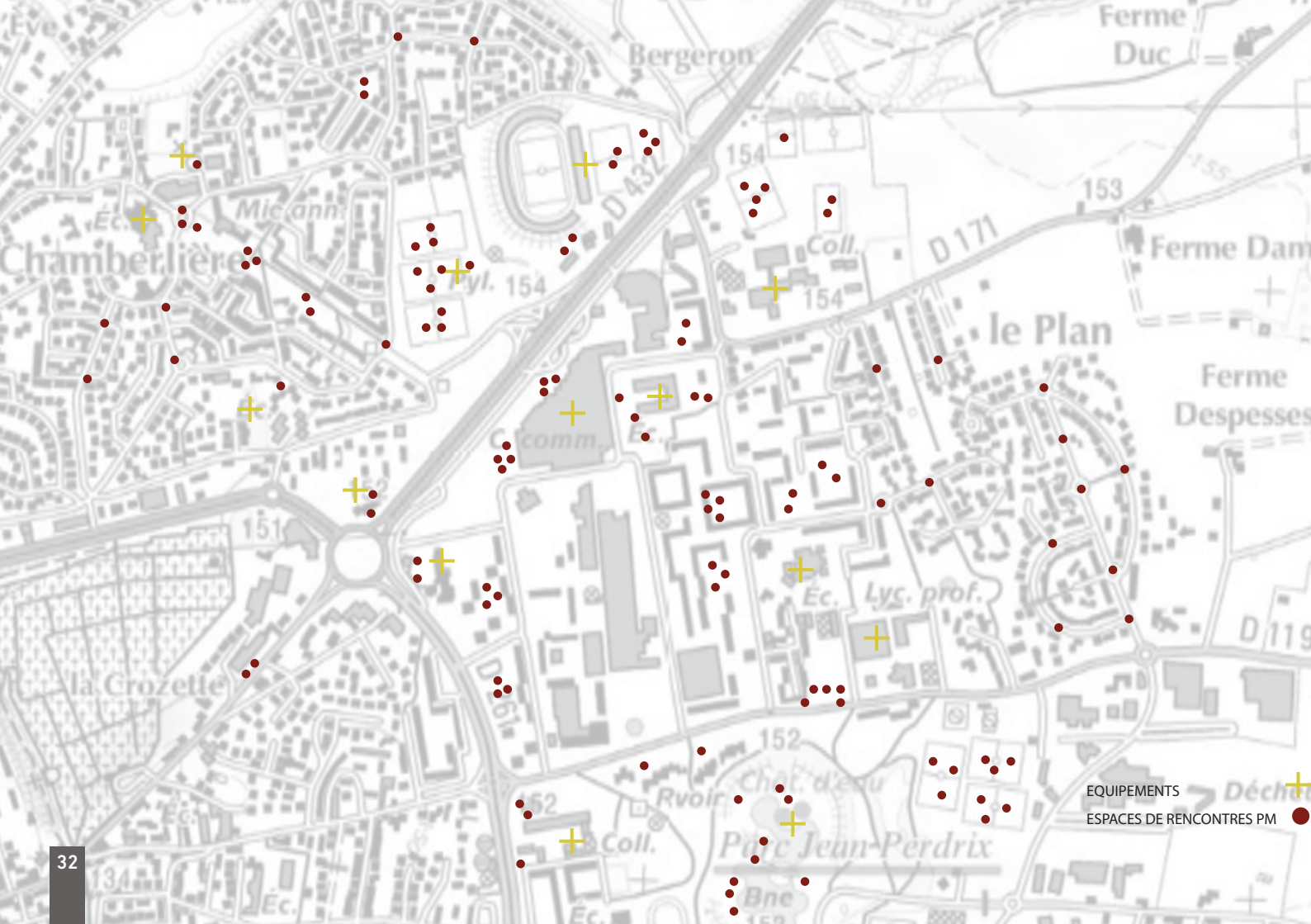
La mauvaise image que nous avons des zones commerciales est très souvent due à une absence de la place du piéton. Les espaces publics sont souvent limités aux abords des espaces de stationnement ou des parvis des magasins, mais ne servent généralement qu'au passage, à la circulation piétonne. Ils deviennent des espaces de transit perpétuel à la manière d'une station-service ou d'une aire de repos. Les véritables

► Carte des espaces de rassemblements le matin (source cartographie IGN)



EQUIPEMENTS

ESPACES DE RENCONTRES AM



EQUIPEMENTS

ESPACES DE RENCONTRES PM

espaces de rencontre et de partage sont le plus souvent à l'intérieur du bâti ou dans les différents services de restauration.

Les usagers utilisent leur voiture pour aller de magasin en magasin alors que ceux-ci sont espacés d'une dizaine de mètres. Peu de magasins ont de véritables vitrines. Ils ne transparaissent rien sur la rue, sauf leurs enseignes qui sont les seuls éléments servant de repères visuels pour savoir ce qui figurent à l'intérieur des espaces. Les magasins sont donc pensés de manière introvertie. Ce sont les rayonnages qui représentent les vitrines.

Ce manque d'espaces publics extérieurs vient ainsi alimenter le fait que ces espaces sont souvent déconnectés de la ville.

L'espace public couvert, du passage parisien au centre commerciale

Pouvons-nous aujourd'hui penser que les centres commerciaux constituent un espace public en lui-même tourné vers l'intérieur ?

D'une certaine façon, le centre commercial de Valence 2 est constitué d'un système de rues et de placettes. Il est une évolution d'un système décrit par Walter Benjamin à propos des passages de Paris qui constituaient pour lui, par leur typologie, un espace propice à la flânerie¹². Mais bien que les passages parisiens étaient reliés au reste de la ville et de son armature urbaine, les espaces commerciaux comme nous les connaissons aujourd'hui sont déconnectés de toute pensée urbaine. Ils apparaissent dorénavant comme des objets et non plus comme un système de composition de l'espace public.

Cette particularité fait de Valence 2 un espace renfermé sur lui-même et provoque que peu d'usages autres que le simple désir de consommer. Les espaces connexes (commerces, et services de restauration) apparaissent ainsi comme des fonctionnalités adossées à la grande surface. Finalement, ces espaces intérieurs sont aujourd'hui des objets

12. Walter Benjamin, *Paris capitale du XIXe siècle: le livre des passages*, Le cerf, 1989, 976p.

voulant formulés un nouvel espace public mais leur déconnexion forme le pastiche d'un centre-ville fantasmé.

Des zones résidentielles en manque d'espaces publics

Ces zones ont un rapport ambigu avec l'espace public. D'une certaine façon, nous en réclamons leur bonne définition, mais en même temps, les résidents craignent les nuisances pouvant être créées par les conflits d'usage et la sécurité.

Les rues sont souvent très mal entretenues et ne laissent pas d'espaces pour les piétons. Le manque de trottoirs et d'entretien de la voirie et de ses abords en fait des espaces craints et peu fréquentés. Cette situation fait en sorte que les déplacements, même internes au quartier, se font en voiture à la façon de saut de puces.

Peu de lien entre les lieux de rassemblements

Les lieux des rassemblements sur le site sont de forme multiples. Nous avons les espaces définis comme les places, les rues, les jardins et les airs sportives, mais aussi des espaces plus informels qui sont de natures diverses comme les parkings, les entrées d'immeubles, le parvis des différents équipements sportifs.

Nous remarquons ainsi plusieurs grandes tendances (fig. la carte des rassemblements) :

-La première est que le déplacement des lieux de rassemblements tout le long de la journée. Le matin est une période de mobilité : nous retrouvons des habitants surtout le long des axes de communications. Durant la journée, les espaces publics prennent leurs rôles ; les places, les parvis et les jardins publics sont les lieux les plus utilisés avec les commerces. Le soir, les espaces de rencontres sont souvent les lieux proches du domicile qui sont souvent des espaces publics

► Carte des espaces de rassemblements la nuit (source cartographie IGN)



EQUIPEMENTS

ESPACES DE RENCONTRES NUIT

informels comme les parkings ou les entrées d'immeubles. C'est aussi la période de la journée qui réunit les plus grands problèmes de nuisances.

-La deuxième tendance est la réunion du plus grand nombre de lieux de rencontres dans les quartiers des grands ensembles. En effet, les quartiers résidentiels ne réunissent pas une mixité d'usages qui permettrait aux espaces publics de fonctionner. Quelques lieux subsistent comme certains carrefours ou les espaces de retournements qui sont de véritables terrains de jeu entre les enfants du voisinage. Ceci est en partie dû au nombre très faible d'espaces publics et leur peu d'entretien. Un autre facteur est important : les logements individuels comportent très souvent des jardins, ceux-ci jouent leur rôle d'espace individualisé au profit de l'espace public.

-Une autre tendance est le manque de liens piétons entre ces différents types d'espaces publics. Ils forment ainsi une mosaïque qui rend leurs connexions très compliquées à la vue des différents obstacles que sont la route et la zone

commerciale, avec le manque de trottoirs dans les rues et les espaces de stationnements.

Au final, il existe un potentiel d'espaces de rencontres de proximité inexplorés à l'échelle d'un quartier qui doivent être valorisés.

Les usages informels et des usages zonés

Quand nous marchons dans le quartier du Plan, la première chose que nous remarquons est le nombre de terrains de football. Certains sont très utilisés comme les terrains proches du stade Pompidou, d'autres ne le sont plus. Ce déséquilibre vient du fait des inégalités d'entretiens entre les différents terrains et de sécurisation la nuit (éclairage). Les plus entretenus sont gérés par les clubs sportifs.

Cette concentration de terrain de sport particulier vient d'un engagement faible sur l'espace public de la municipalité, préférant occuper les délaissés qu'offrent les grands ensembles par ce type d'équipement

que de mettre en œuvre un véritable travail sur le cadre urbain des habitants.

Ces terrains représentent sont par ailleurs des espaces publics essentiellement utilisés par la gente masculine, d'une tranche d'âge très réduite (15-30 ans) et ne facilitent pas d'autres usages. Nous sommes en présence d'objets urbains assez restrictifs qui utilisent beaucoup d'espaces mais finalement produisent peu d'usages, d'où le développement d'espaces publics informels.

Parmi ces espaces publics informels, nous avons le centre commercial. Il s'agit d'un espace relationnel qui est identifié par tous les habitants du quartier. Le parvis est un lieu très prisé lors des horaires d'ouverture du magasin, tandis que le parking est utilisé surtout le matin comme lieu de rencontre pour le covoiturage et la nuit comme espace de réunion en dehors des zones plus résidentielles.

“L'étalement résidentiel de ces trente dernières années apparaît davantage comme une sorte d'implosion des cellules du grand ensemble, une caricature de village sans rues, sans cours, sans commerces, où se juxtaposent des familles précautionneusement distancées, dans des maisons “individuéés” plus qu'individuelles. De manière très codée, une distance physique et sociale avec ses plus proches voisins est instaurée. La sociabilité mythique et tant vantée du village est inexistante, dans ces ensembles pavillonnaires des plus en plus segmentés socialement.”

« La Ville Franchisé » David Mangin¹³

3- La fracture résidentielle

Le site de projet est composé de plusieurs typologies d'habitat. Au sud, dans le quartier de Fombarlette et du Plan, elles sont proches des grands ensembles : des barres et des tours d'une hauteur relativement faible R+3 à R+5 pour les tours. La partie au nord est composée de lotissements structurés sur des systèmes d'impasses. C'est un cas assez courant sur ces parties de la ville situées en frange. Deux postures sur la pensée du logement très différentes sont mises en parallèle.

L'enclavement subi

Fombarlette et Le Plan sont des quartiers faisant parti d'une politique de restructuration urbaine à l'échelle de la ville. Depuis quelques années, un programme ANRU est mis en place sur ces quartiers. Les points importants du projet sont le désenclavement par rapport au reste de la ville, et la démolition de 30% des logements. Une amélioration a été notable sur l'irrigation de l'ensemble du secteur par les transports en commun, mais cette politique reste trop zonée et ne produit un réel désenclavement

13. David Mangin, *La ville franchisée, Formes et structures de la ville contemporaine*, 2004, 432p.

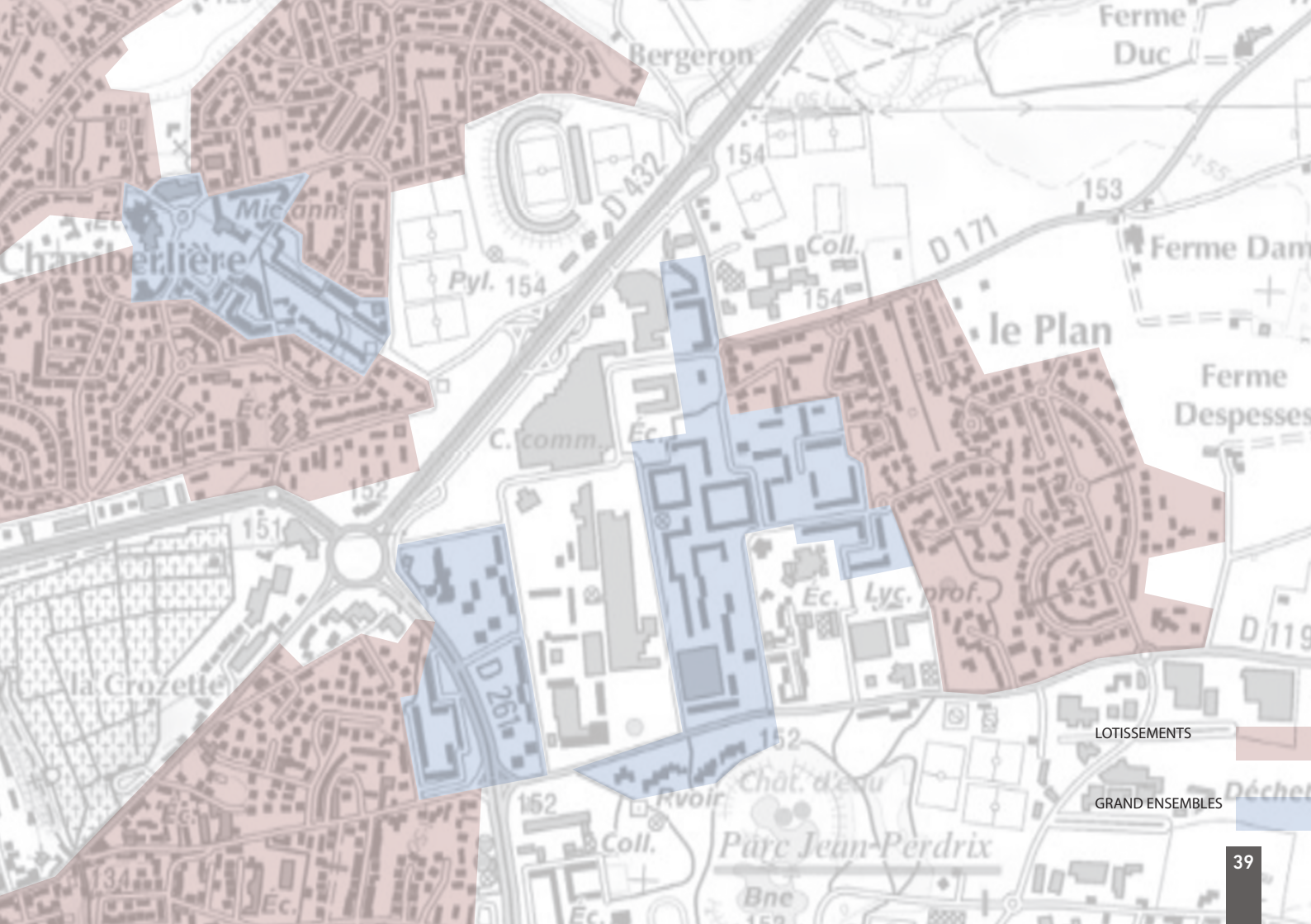
pour l'instant. Le site a cependant de nombreux atouts. Un grand nombre d'équipements se trouvent dans le quartier comme : des établissements scolaires, des médiathèques, un centre familiale et de nombreux services de proximités. Le parc Jean Perdrix est un important espace vert très proche du quartier de qualité, mais peu utilisé par les habitants, qui préfèrent utiliser des espaces publics plus proches des logements et plus intimes.

En ce qui concerne l'accès aux services de proximité, ces quartiers sont assez démunis malgré la présence de quelques superettes. La grande surface est le seul espace où il est possible de trouver un grand nombre de produits à des prix attractifs. Mais ceux-ci ne sont pas adaptés à une clientèle ne possédant pas de voitures ou ne voulant pas l'utiliser. Le centre commercial tourne le dos à ce quartier et il n'est pas directement connecté à la trame viaire existante. Un obstacle, une frontière sont créées.

L'enclavement choisi

Les lotissements au nord du site sont de bons exemples d'une pensée de la ville tournée vers le logement individuelle de ces vingt dernières années. Ces espaces sont issus d'une réelle demande d'individualisme sur la façon de se loger. Lorsque nous posons la question aux habitants sur ce qui les a motivé dans leur choix de vivre dans un lotissement, la présence d'un jardin même de taille réduite, la possibilité d'avoir une vraie intimité face aux voisins, et le fait d'habiter dans un cadre sécurisé sont des arguments qui reviennent régulièrement. Ce cadre de vie, importé par les Etats-Unis dans les années 1960 est encore très utilisé aujourd'hui mais il comporte un certain nombre de problèmes : le manque d'espaces publics, une consommation irraisonnée du foncier et la création de nombreux délaissés. Aujourd'hui, ces zones sont très souvent dégradées car il est très difficile pour les habitants de mettre

► Carte des typologies d'habitats
(source cartographie IGN)



LOTISSEMENTS

GRAND ENSEMBLES



- ◀ Photos sur la wallification de l'espace
- Privatisation de l'espace
- Sécurisation de l'espace
- Ornementation de l'espace

aux normes leurs maisons sur un plan énergétique, de l'entretenir (difficultés techniques) comme la réfection des fenêtres, et des toitures, ou les enduits et le jardin (connaissances esthétiques). Sur un point de vue urbain, la typologie de la rue sans issue produit souvent une succession d'enclavements qui composent un archipel de lotissements. Le manque d'espaces publics produit peu de lieux de rencontres entre les voisins, et les équipements publics et les commerces de proximité sont souvent relayés plus loin. Thomas Sieverts dans son livre *Entre ville, lecture de la Zwischenstadt*¹³ explique que ce manque d'attrait à l'espace public est dû à l'importance qu'a pris le confort dans la maison individuelle.

Une frontière mentale

Les grands ensembles et les zones pavillonnaires sont deux mondes qui ne se côtoient pas. Avoir à proximité de sa maison des grands ensembles est pour un propriétaire souvent perçu

comme une dépréciation financière de la maison et un facteur de sentiment d'insécurité. Cela produit une forme d'urbanisme favorisant l'entre soi où les classes sociales sont identifiées (polarisation) et clôturant la zone d'habitation à travers un accès unique. Un système de « wallification¹⁵ » s'opère pour produire des espaces de plus en plus hermétiques et sécurisés. On peut voir apparaître aujourd'hui une sorte de système en poupées gigognes qui garantissent à tout le monde un esprit ambigu de liberté dans un total contrôle. En effet, il n'est plus rare de passer plusieurs portes à accès contrôlé pour accéder à son appartement. L'évitement scolaire, et le NIMBY¹⁶ sont les conséquences de deux mondes hétérogènes.

13. Thomas Sieverts, *Entre ville, lecture de Zwischenstadt*, Parenthèse, 2004, 188p.

15. Stéphane Degoutin, *Prisonniers volontaires du rêve américain*, Edition de la Villette, 2006, 398p.

16. NIMBY : *Not In My BackYard* (trad. pas dans mon jardin) Refus des riverains des projets près de leurs logements

4- La fracture commerciale

Valence est un terrain propice pour l'installation de zones commerciales par son système d'infrastructures ferroviaires et routières lourdes et sa position stratégique dans le réseau européen.

Cependant, les zones commerciales installées sur son territoire sont aujourd'hui en plein éclatement. Elles sont au cœur des enjeux politiques depuis de nombreuses années comme il est le cas dans d'autres grandes villes et métropoles françaises. Maintenant, cette problématique est aussi visible dans les villes périurbaines.

Par ailleurs, les zones commerciales sont des ressources financières pour les villes grâce aux impôts. Ce système produit un effet pervers car elles s'étendent très souvent sur les zones agricoles disponibles peu chers à l'achat. Dans le cas de l'agglomération de Valence, le programme du SCOT Rovaltain tente de réduire cette expansion en les règlementant.

En effet, il est prévu d'autoriser les implantations commerciales seulement dans les zones déjà existantes et de limiter l'attribution de nouveaux espaces par des démarches administratives plus compliquées. Cette ambition est intéressante sur un point de vue purement spatial mais elle ne remet pas en cause cette forme de commerce. Dans certains cas, cette politique peut avoir des effets négatifs sur le renouvellement urbain nécessaire en conservant un statuquo.

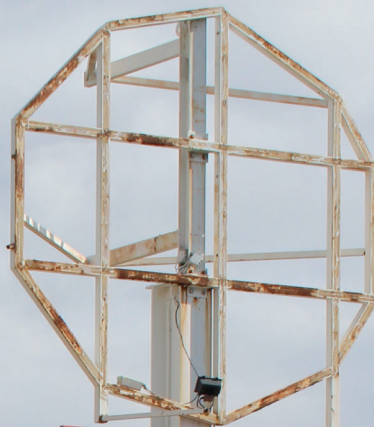
La structure commerciale de l'agglomération Valentinoise

Un fait intéressant se remarque sur l'état de santé de ces zones commerciales. Cet état est souvent lié à leur capacité d'extension, mais aussi leur position dans l'agglomération. Par ces deux dimensions, ces zones semblent s'organiser en un système structuré composé de trois ceintures : -les zones commerciales déclinantes se trouvent au milieu d'un tissu urbain

► Carte des zones commerciales
(source google map)



CARRELAGE - SANITAIRES



constitué. La raréfaction de parcelles disponibles et le prix élevé du foncier font que les commerces ne peuvent plus s'étendre. Le manque de visibilité depuis la rue et le manque de choix en font des espaces boudés par les habitants alors qu'ils ne parcourent pas plus de deux kilomètres pour venir. Ils tendent à devenir des commerces de proximités. Valence 2 est dans cette situation.

- les zones stagnantes sont des zones souvent entre la ville et des frontières physiques naturelles ou artificielles (rocade, séparations administratives, fleuve, etc.). Il est ainsi plus facile de s'étendre sur de nouvelles parcelles agricoles. Ces zones sont souvent utilisées par les habitants des centres villes et des franges urbaines qui trouvent des enseignes souvent spécialisées.

- les zones en expansion sont des espaces qui sont en dehors des ceintures constituées par des rocades. Elles sont construites soit en dehors de tout système urbain sur des

grandes parcelles agricoles, soit sur les franges des villes périurbaines de Valence. Elles sont devenues des zones commerciales régionales qui drainent les chalands sur des dizaines de kilomètres. Il n'est ainsi pas rare de croiser des habitants de l'Isère ou de l'Ardèche dans ces magasins.

Cette structure territoriale montre une évolution des espaces commerciaux, et révèle ainsi un cannibalisme commercial sur plusieurs échelles territoriales.

Nous avons vu par le passé que ces zones sont rentrées en concurrence avec les commerces du centre ville. Aujourd'hui, ces zones commerciales périphériques se font de la concurrence et c'est visible par exemple par le déclin de certaines d'entre elles. Leurs multiplications et leur importance ont changé les rapports de forces. Les critères de prix, d'infrastructure (le nombre de parkings), d'accessibilité (desserte, transport en commun, autoroute, temps, etc.), de diversité de l'offre

commerciale ont influencé ce mécanisme de concurrence. Mais ces aspects structurels commencent à disparaître à la vue des nouveaux systèmes de commerce comme le commerce virtuel qui commence à changer nos usages et nos modes de paiement.

La zone commerciale à la plateforme logistique

Depuis quelques années, le drive a pris une grande place dans le paysage commercial de Valence. Nous les trouvons aussi bien pour les grandes enseignes de supermarché, comme pour les enseignes spécialisés tels que les magasins de bricolage. Le symbole fort de cette mutation est l'ouverture l'année dernière du premier drive bio de Valence¹⁷.

Cette forme de commerce est permise par l'invention d'internet n'est en faite qu'une extension d'une plateforme logistique. Elle cache l'importance que le système logistique a pris sur le domaine marchand. On peut

le constater avec la volonté féroce d'Amazon de s'installer en France et de développer de nouvelles offres comme un service de livraison à domicile de produit frais (Amazon Fresh¹⁸) déjà disponible dans certaines villes américaines.

Face à ce nouveau mode de consommation par internet qui arrive sur tous les segments de la vie quotidienne, nous pouvons nous poser la question, si les zones commerciales comme nous les connaissons actuellement, rempliront encore leurs rôles dans l'avenir et si elles deviendront des zones simplement dédiées à la logistique avec des drives, et des services de livraisons.

Cette mutation a aussi opéré une transformation des usages. Les centres commerciaux sont devenus non plus des espaces d'arrêt et de flânerie, mais des espaces de passages ressemblant d'avantage aujourd'hui à une aire d'autoroute ou à une station

service. Cela se traduit spatialement par le déclin des commerces environnants qui ne bénéficie plus de l'attractivité de la zone commerciale.

Valence 2 : un centre commercial en crise.

Valence 2 est le symbole de ces effets. Sa position proche d'une zone commerciale très attractive comme le plateau des couleurs, la mise en place d'un drive ont changé son statut de centre commercial qui rayonnait à travers l'agglomération Valentinoise. Aujourd'hui, les commerces annexes sont soit partis dans une zone plus attrayante soit ont fait faillite révélant ainsi son déclin progressif. Valence est finalement devenu un commerce de proximité qui bénéficie aux quartiers alentours.

5- La fracture agricole

Valence, un territoire agricole riche

Le climat de la Drôme et sa position dans la vallée du Rhône font de Valence une zone géographique propice à l'agriculture et lui procurent une réelle identité.

Ceci est visible par un grand nombre d'AOC produit dans un rayon de cinquante kilomètres autour de Valence. Nous pouvons noter : des spécialités fromagères (le Picodons au lait de chèvre ou le bleu de Sassenage au lait de vache), fruitières (la noix de Grenoble ou la châtaigne d'Ardèche) et viticoles (les vins de la vallée du Rhône). La Drôme est aussi un des rares départements français qui a cent pour cent de son territoire couvert par des AOC. Ces spécialités la font rayonner à plusieurs échelles : locale, nationale mais aussi internationale notamment grâce à des vins très recherchés.

Valence et la partie appelée communément la "Drôme des collines" font parti d'un territoire avec une

activité agropastorale très diversifiée, de l'exploitation de fruits à l'élevage. L'apport d'une culture agroalimentaire est également très présente. Les fromageries, les laboratoires de salaisons, les confiseurs permettent à la région de nous alimenter grâce à de nombreux produits régionaux.

C'est aussi une ville connue pour de grandes traditions culinaires. On ne compte pas moins de 6 restaurants étoilés aux environs de Valence dont l'une des plus fameuses de France « la maison PIC ». Ces restaurants doivent leur renommé et leur identité par le fait qu'ils sont des vecteurs d'un terroir riche et qu'ils participe au mythe de la national 7.

Le terroir de Valence a une très grande renommé mais face aux différents enjeux de la ville, il se retrouve menacé.

De la plaine agricole au corridor écologique

Bien que la population stagne dans son centre, la ville de Valence est

17. <http://www.macommandebio.fr>

18. <https://fresh.amazon.com>

toujours en pleine expansion. Les zones commerciales engendrent une artificialisation des sols importants et profitent à la ville en tant que ressources financières conséquentes et génératrices d'emplois.

Nous pouvons voir une augmentation de la surface occupée par habitant au détriment des zones agricoles qui se contractent. Cela produit un morcellement de sa structure parcellaire au niveau des franges urbaines. Cette situation est paradoxale avec le désir de vivre au sein d'un paysage agricole, alors que utilisons ces espaces pour pouvoir se loger.

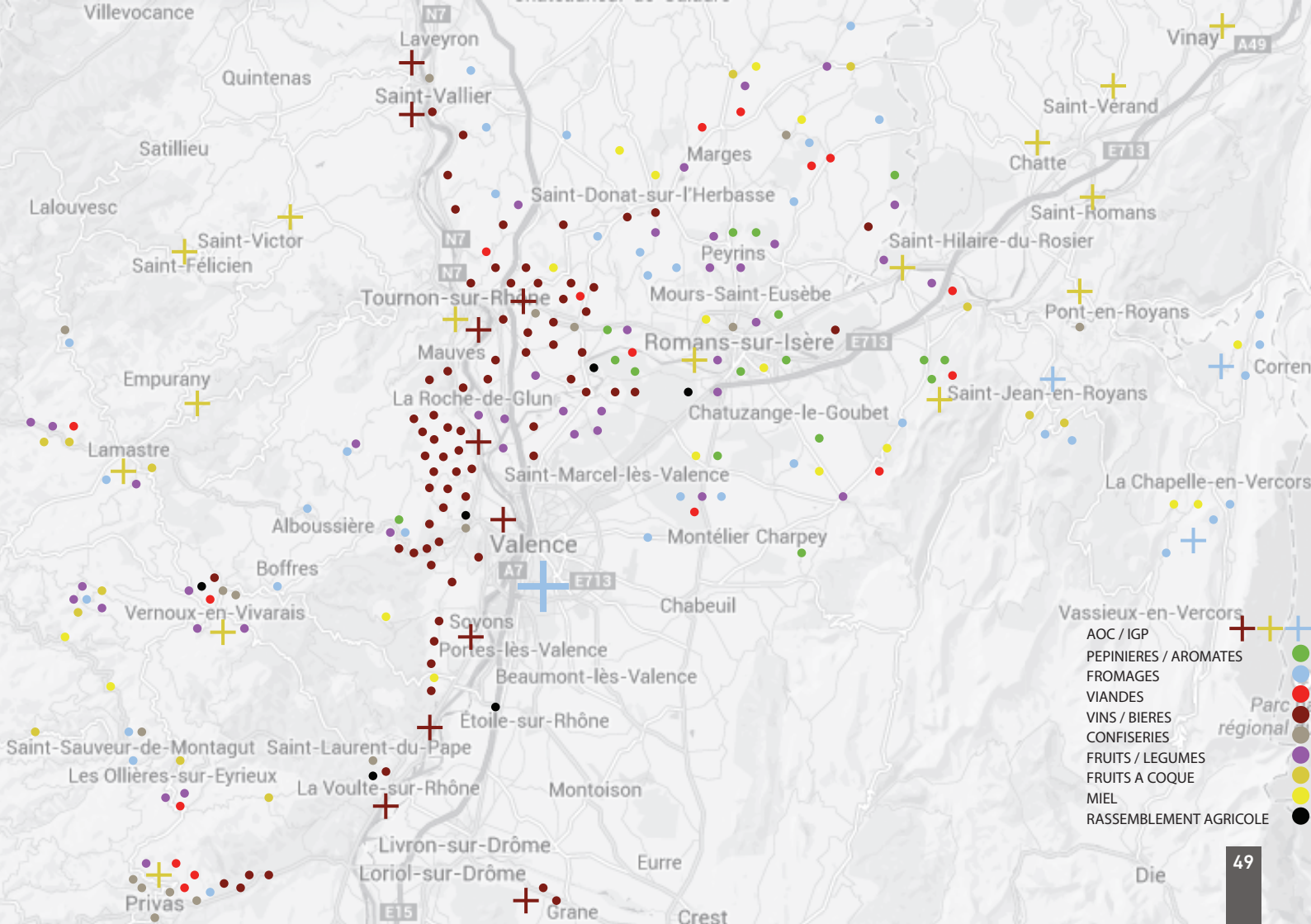
Pour protéger ces espaces agricoles à la pression foncière, les politiques publics essayent de montrer leur importance pour le territoire et de les intégrer dans des réseaux de corridors écologiques.

Une compétition foncière

L'expansion urbaine sur les espaces agricoles ne se passe pas de façon égale. On peut voir une grande

différence dans l'affectation des terres agricoles. Les champs de vignes sont généralement des terrains très chers, ancrés dans un terroir et dans un réseau d'AOC qui fait que ces espaces ne sont pas prisés par les promoteurs ou les investisseurs. La raréfaction des terrains constructibles a généré une montée des prix, qui produit une ville resserrée et dense autour de son centre bourg et maintient la vie villageoise. Cela se remarque aussi à une échelle plus réduite sur des terrains affectés pour des cultures de produits AOC de haute qualité comme dans les villes de la vallée de l'Isère comme Vinay (noix de Grenoble AOC). A contrario, les terres agricoles ayant des produits non protégés ont un prix du foncier peu élevé, sont plus facilement utilisés pour résorber l'expansion urbaine en zones périurbaines. On remarque ainsi qu'une agriculture valorisée permet de lutter d'une manière assez efficace contre l'étalement urbain.

► Carte des espaces agricoles
(source google map)





- ◀ 1. Les Fauconnières, Drôme
- 2. St Marcel-lès-Valence, Drôme
- 3. Mauves, Ardèche
- 4. Alixan, Drôme
- 5. Cornas, Ardèche
- 6. Chabeuil, Drôme

Conclusion

Aux premiers abords, ces espaces paraissent désolidarisés du contexte socio-économique et de la politique d'ensemble à l'échelle de la ville. Cela se traduit par une ville conçue comme un cadavre exquis qui répond à une logique souvent de raccordement plus que d'intégration au tissu. Mais à une échelle intermédiaire, ces fractures semblent nouer par une logique qui veut que certains espaces sont en expansion au profits d'autres espaces. Cela bloque la projection d'une grande idée de la ville construite sous la forme d'un palimpseste, ne produisant pas un renouvellement urbain nécessaire. Cela marque malgré les projets urbains opérés sur le site comme l'ANRU, une volonté de garder un statu quo, répondant ainsi à une vision à court terme.

Face à ce jeu de vases communicant entre ces fractures, il semble intéressant de traiter le sujet dans son ensemble par la constitution d'un

plan guide. Ce travail sera mené de telle façon à renverser une logique qui tend à s'étendre sur les espaces agricoles.

Un travail sur plusieurs échelles doit être mené pour répondre à des enjeux liés au site face aux différents enclavements, et au site par rapport à la ville de Valence dans son ensemble. Cette pensée doit se traduire par un retour à la proximité tout en favorisant l'idée d'une identité existante mais pas mis en valeur.

III/ RÉSORBER LES FRACTURES

PROCESSUS DE CONCEPTION



III/ Résorber les fractures

Processus de conception

1- Restructurer le territoire à partir de quatre objectifs

L'analyse du territoire a permis d'identifier les principales raisons de l'enclavement des différentes zones qui composent le site : la zone commerciale, les lotissements, les grands ensembles, les espaces agricoles, et les espaces de loisirs.

Aujourd'hui, ces espaces montrent une morceau de ville fait de façon indépendante et décontextualisée du reste du territoire valentinois. Il est donc important de baser le projet sur un travail de désenclavement du quartier et de connexions à l'intérieur du site mais aussi avec son extérieur, avec des actions impactant l'environnement proche comme une échelle plus grande, celle de l'intercommunalité par exemple.

Pour réaliser le projet, quatre

objectifs sont à atteindre:

- assumer la polarité que constitue la zone commerciale,
- tisser du lien par la recomposition de système viaire,
- requalifier l'espace public existant par un travail d'acupuncture urbaine,
- donner de nouvelle vie au quartier par la mutation des usages et l'insertion de nouvelles pratiques de l'espace.

Assumer la polarité

Le premier axe de réflexion est d'assumer la polarité. La zone commerciale constitue déjà une polarité que nous pouvons considérer comme petit centre urbain de proximité. Elle génère des pratiques et des usages informels de l'espace proche.

A partir de ces usages repérés, le projet devra construire un vrai

cœur de quartier et une identité d'entrée de ville. Pour ce faire, il faut reconquérir les espaces de parking pour produire un espace public de qualité et reconnecter les différents services de proximité existants avec la ville de Valence, et notamment par l'amélioration des services de transports en commun sur le site.

Tisser les liens

Le projet met en place une nouvelle trame viaire qui permet de meilleurs échanges entre la partie nord et la partie sud du site qui aujourd'hui sont séparées par la route de Romans. Cette amélioration a pour but de faciliter les liens de communications pour la voiture et pour les modes doux (piétons - cycles).

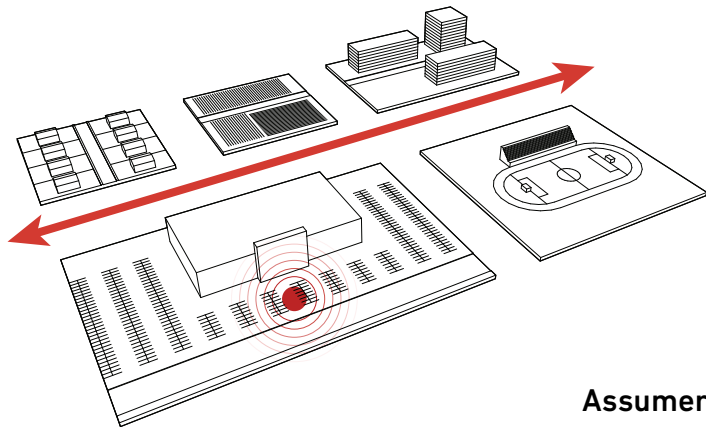
Les axes existants seront redéfinis et prolongés pour améliorer l'accès en voiture aux différents quartiers. Une trame secondaire, uniquement destinée aux modes doux, viendra compléter celle-ci pour permettre de desservir et de lier l'ensemble des

espaces publics et des équipements se trouvant dans le quartier. De cette manière, par la remise au centre du piéton dans les dynamiques urbaines, le renforcement du nouveau cœur de quartier sera facilité, où à la base, la place de la voiture était prépondérante.

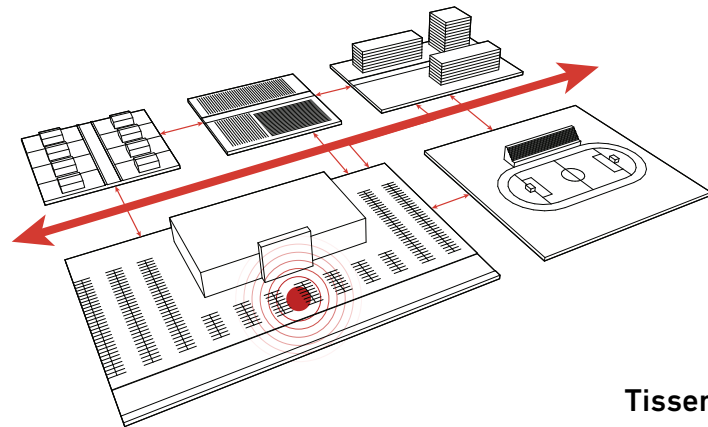
Requalifier les espaces publics

Les espaces publics présents sur le site sont souvent peu entretenus ou mal positionnés. Une bonne partie sont des délaissés issus pour la plupart de la mauvaise gestion des parkings qui contamine le reste de l'espace public.

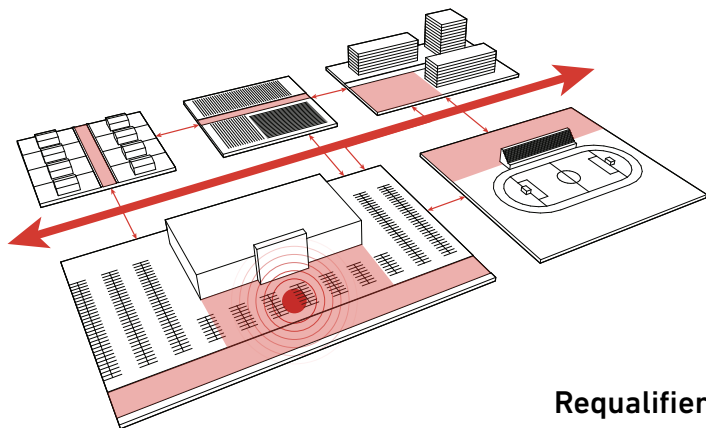
Le projet propose une révélation des espaces publics qui sont des espaces de rencontres formels (équipements publics-stade) mais aussi informels (parvis du centre commercial). Ces espaces sont reconnectés à la trame piétonne pour les lier entre eux et de faciliter les mobilités possibles. Cette redéfinition a pour but de nourrir la vie de quartier et



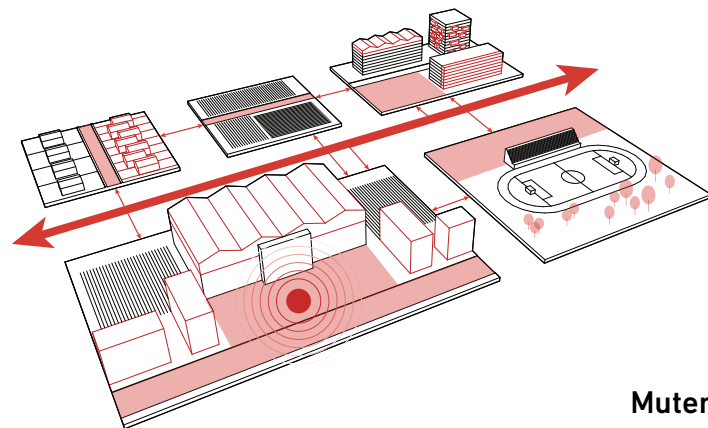
Assumer



Tisser



Requalifier



Muter

de procurer une certaine identité. Les espaces à privilégier sont d'abord, les équipements sportifs qui ne permettent pas aujourd'hui leur pleine utilisation et leur mutualisation ; ensuite, les groupes scolaires qui n'ont pas de réelles qualités d'usages favorisant une appropriation plus importante des habitants, même en dehors des horaires d'entrée et de sortie des élèves.

Recomposer le tissu urbain et muter

Cette phase s'inscrit dans une démarche de recomposer les lieux pour accueillir une transformation par la mixité d'usages. Le changement d'un quartier se fait aussi par un bâti qui formalise les espaces publics et apporte des nouveaux espaces de vies. Muter c'est également adapter l'existant aux nouveaux enjeux et nouveaux usages possibles. Cela traduit une volonté de penser la ville comme adaptable.

Une réflexion sur la temporalité est mise en œuvre pour répondre à ces enjeux, afin de dégager une pensée prospective et de réfléchir le projet non plus comme un objet fini, mais un projet vivant.

« Nous sommes dans une époque où la ville s'adapte plus lentement que l'évolution des changements sociétaux ».

Jean-Louis Soubileau¹⁹

2- Anticiper par une démarche prospective

Face aux nouvelles technologies et aux changements socioculturels, les repères d'une ville sont en perpétuelle mutation. Le projet se veut prospectif afin de tenter d'anticiper les principaux changements permettant de nourrir le projet. Cela nous permet d'intégrer une dimension temporelle et durable face aux enjeux actuels et futurs.

La connaissance des projets projetés à l'échelle de la ville pour les différentes zones résidentielles et commerciales, mais aussi par une observation générale des différents changements, sur la façon de nous déplacer ou de consommer.

Aujourd'hui nous voyons une ville qui

se compose par étape, par l'addition de projets de ZAC. Cette pensée participe à une vision très zonée de la ville, qui tente à produire des grands projets dans des temps très resserrés. Approche héritée du mouvement moderne au XXème siècle, elle n'est plus adaptée à la façon de concevoir la ville Contemporaine.

Projet fini vs Processus

La ville n'est pas comme les médias, elle n'est pas un projet en temps réel. Ces changements sont longs et les projets peuvent durer plusieurs dizaines d'années. Souvent, nous pouvons nous en rendre compte avec les projets conceptualisés il y a 10 ou 20 ans qui ne répondent plus aujourd'hui à la demande et aux nouvelles normes. Nous produisons bien souvent des projets neufs déjà

19. Conférence donnée dans le cadre d'EUROPAN sur la ville adaptable au palais de Chaillot avril 2014. Jean Louis Soubileau est grand prix de l'urbanisme 2001

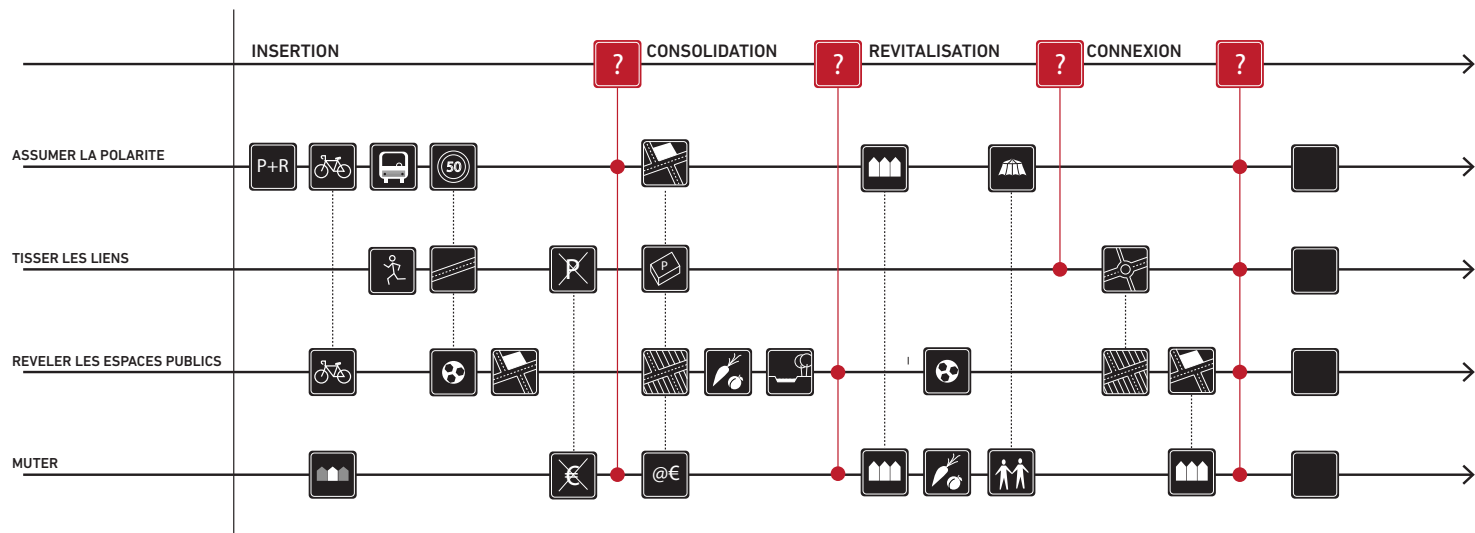
obsolètes. Il est donc nécessaire aujourd'hui de repenser la manière de penser le projet et nos méthodes de travail pour produire une ville adaptable.

Le processus doit pouvoir également être suivi dans la durée. C'est une vision à long terme. Nous avons trop tendance à réaliser des objets finis. Pourtant, la ville comme l'édifice doivent pouvoir accueillir la possibilité de modifications postérieures, et ainsi être perpétuellement travaillés et modifiés. Pour permettre ce suivi, le concepteur doit accepter une part d'incertitude sur le devenir du projet et réussir à se remettre en question face aux différentes dimensions sociales et économiques. Cela repose la question des phases de travail composées aujourd'hui par le diagnostic, la conception et la réalisation.

3- Un futur en quatre étapes

Pour concevoir le processus de projet, il est important de reprendre les quatre objectifs de projet cités précédemment et de les mettre en parallèle pour en dégager un frise temporelle. Cela nous permet d'avoir un phasage matriciel, qui dégage quatre phases distinctes ponctuées par des questionnements sur le projet. Le projet peut ainsi être enrichi au fur et à mesure de sa construction.

► Phasage matriciel



Insertion

1. création d'un parking relais
2. création d'une piste cyclable
3. création d'une borne pour vélib'
4. ANRU
5. création d'un
6. reconnection des trames piétonnes
7. diminution de la vitesse
8. modification de la voirie de la route de Romans
9. transfert des city-stades
10. révéler les espaces publics
11. diminution des parkings
12. démolition des commerces au nord

Consolidation

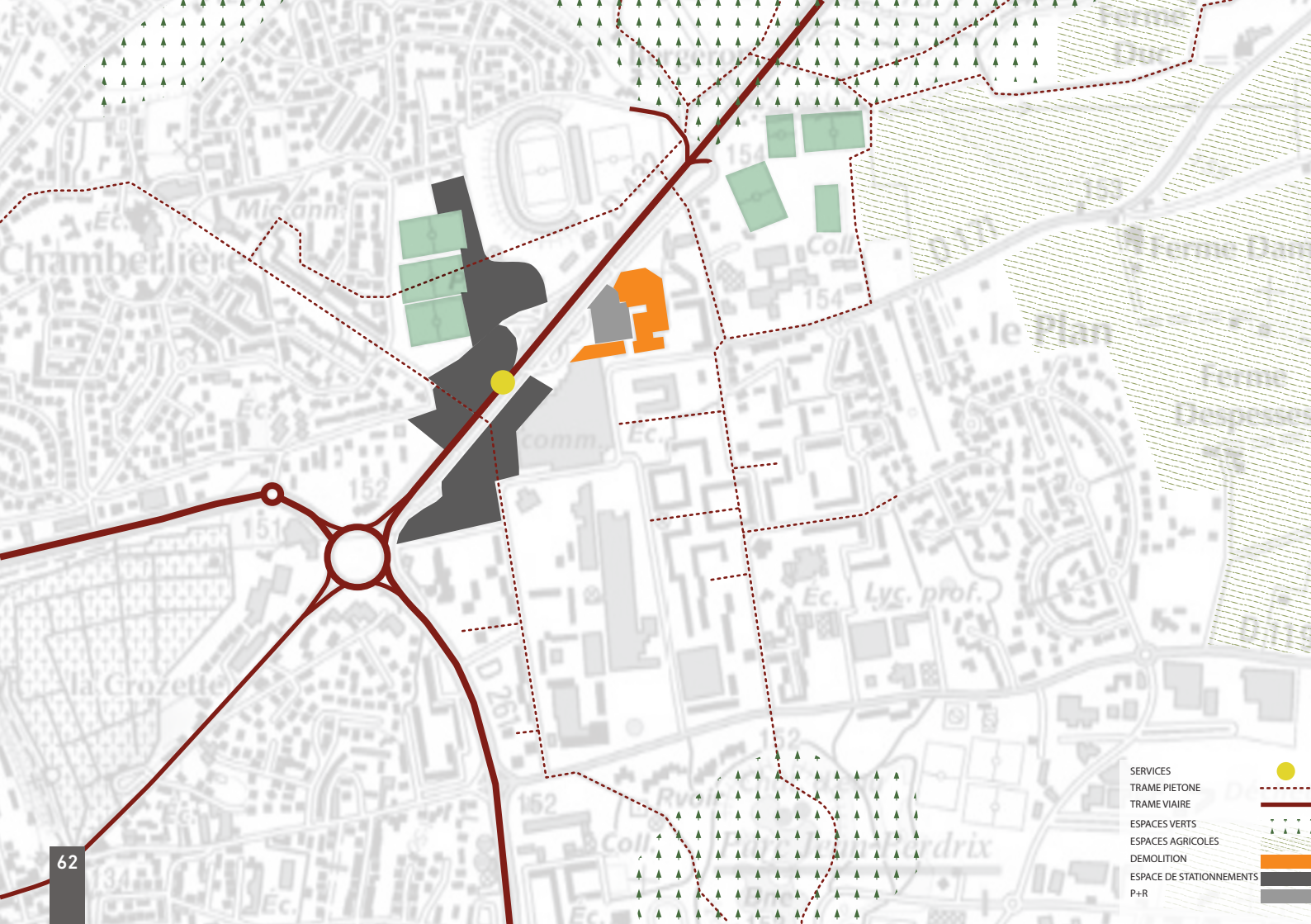
1. création d'un nouveau coeur de quartier
2. création de parkings silos
3. nouvelle trame parcellaire
4. première phase de transformation du centre commercial
5. création de terres agricoles
6. nouveau réseau d'infiltration des eaux de pluies

Revitalisation

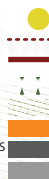
1. création d'un front bâti
2. deuxième phase de transformation du centre commercial
3. création d'un parc de loisir
4. création d'une serre agricole sur le toit du centre commercial
5. animation du nouveau coeur de quartier
6. création d'un équipement au niveau du coeur de quartier

Connexion

1. transformation du rond point
2. nouvelle trame parcellaire
3. révéler les espaces publics
4. création d'un front bâti



- SERVICES
TRAME PIÉTONNE
TRAME VIAIRE
ESPACES VERTS
ESPACES AGRICOLES
DEMOLITION
ESPACE DE STATIONNEMENTS
P+R



3.1- La phase d'insertion

Le projet s'incère entre les différents projets de la mairie comme :

- le programme ANRU existant sur le quartier du Plan et de Fombarlette,
- la destruction des commerces désaffectés au nord de la zone commerciale
- la mise en route du SCOT qui tente à sauvegarder les espaces agricoles et à contenir l'urbanisation.

Cette phase a pour but de ne pas proposer un contre projet mais de venir se greffer aux différents axes de développement de la ville de Valence afin comprendre sa dynamique pour enrichir le projet. Elle doit permettre de préparer et d'anticiper la construction d'un boulevard urbain et du nouveau cœur de quartier en phase 2 par la mise en place de dispositifs simples et rapides d'exécution qui permettent de former un pôle intermodale. Pour ce faire, il est proposé de développer :

- la nouvelle politique de transport

de la ville de Valence en terme de mobilité (Vélib²⁰, navette de transport gratuite entre les parking et le centre ville, et projet futur de TCSP²¹). Cette politique est innovante et a déjà fait ses preuves,

-une nouvelle trame viaire et piétonne mis en place pour redonner du lien entre les différents équipements et le quartiers résidentiels,

-la mutualisation des parkings sous-exploités entre les employés des magasins, les habitants et les conducteurs qui souhaitent laisser leur voiture et continuer en transport en commun.

-L'ouverture des espaces sportifs et leurs meilleures répartitions sur le quartier pour libérer des espaces intéressants permettant d'être ainsi utilisé par l'ensemble des quartiers de la ville.

20. Service de vélo à libre disposition

21. Transports en Commun sur Site Propre

3.2- La phase de consolidation

Les éléments les plus importants du projet sont mis en place : le boulevard et le cœur quartier. Ils demandent des investissements longs et lourds. Cette étape est enclenchée au moment de l'annonce du déclin et de la prévision de fermeture du centre commercial « Géant » car il n'est pas proportionné à une demande de proximité. Ainsi, sont à mettre en place :

-un redécoupage parcellaire sur les espaces de parkings et sportifs libérés. Le but est de mettre en place une politique de maîtrise foncière sur le site afin de répondre aux réels besoins, de pouvoir facilement phaser la construction du boulevard urbain et de réimplanter des terres agricoles.

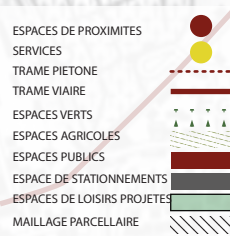
-des silos mixtes permettant d'intégrer les voitures au bâti. Les parkings actuels se trouvent sur la zone commerciale de plein pied et utilisent beaucoup de place. Le projet met en place de nouveaux stationnements avec un usage mutualisé entre les

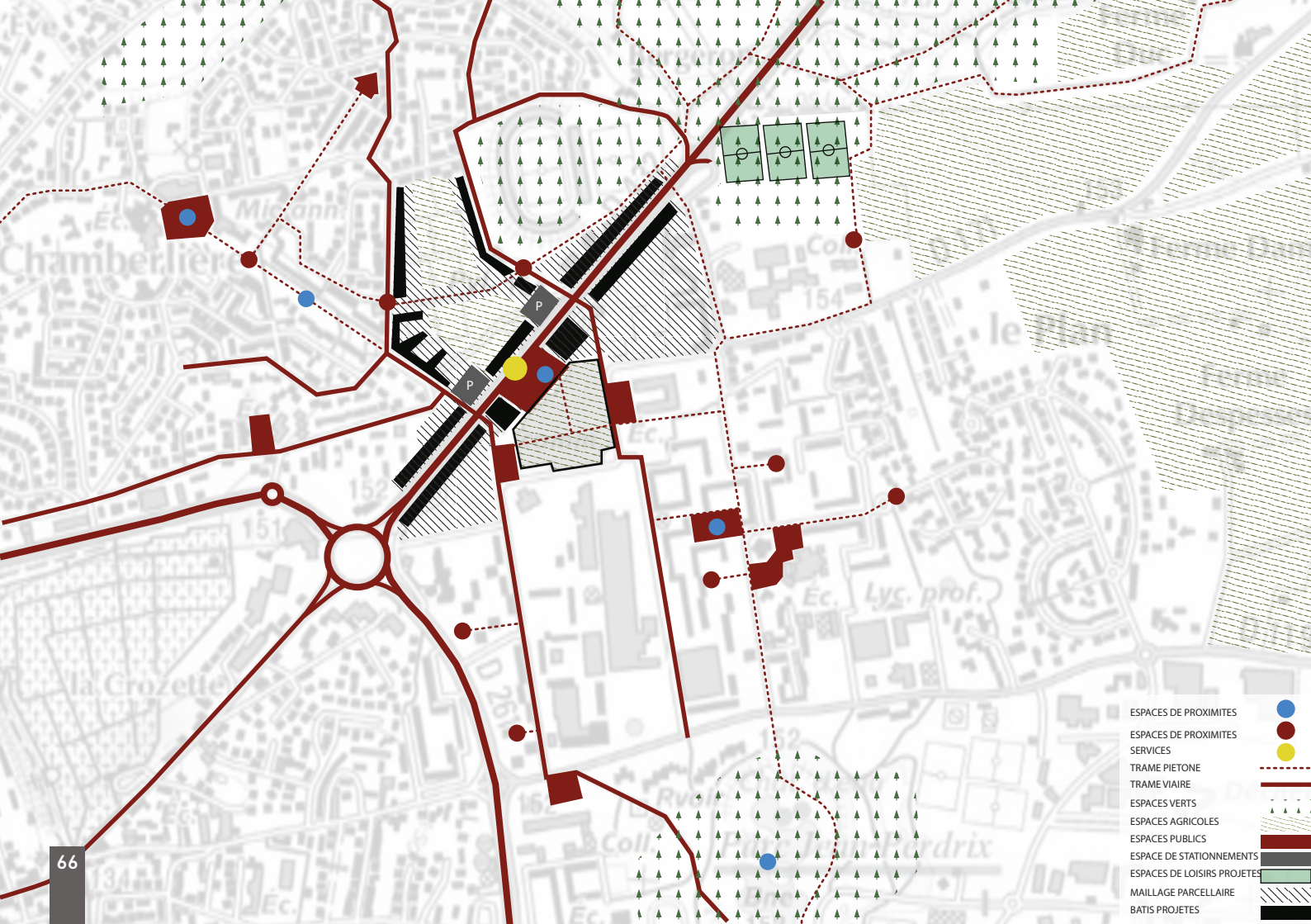
habitants et les visiteurs de la zone commerciale.

-une grande place formant un grand lieu de rencontre et d'échanges entre les différents quartiers. Le centre commercial commence sa mutation et le bâti se transforme petit à petit pour s'intégrer aux différentes trames urbaines et accueillir de nouveaux programmes.

L'objectif de cette étape est de mettre en place une pensée à long terme sur le traitement des infrastructures importantes, de l'espace public et la production de nouveaux logements.

► Phase consolidation





3.3- La phase de revitalisation

Cette phase a pour objectif d'affirmer le nouveau cœur de quartier qui doit pouvoir vivre autour des nouveaux espaces publics. Il est donc nécessaire d'accompagner et d'amorcer leur appropriation pour en faire un espace pratiqué et apprécié.

Elle met en parallèle deux aspects du projet : la poursuite des points précédents et la mise en lumière des nouveaux usages que permettent une mise en relation et une meilleure appropriation des nouveaux espaces publics avec les anciens. Elle intervient durant les dernières phases de construction du cœur de quartier.

Il faut donc réfléchir à :

-la réunion des différents équipements sportifs et notamment des terrains de foot en extérieur qui étaient jusqu'à présent mal entretenus. Cette démarche servira de support pour la mise en place d'un parc sportif renforcé par le développement d'espaces de rencontres sous forme

de petites prairies permettant des loisirs divers.

-la création d'évènements sur la place centrale pour appuyer l'émergence d'une nouvelle vie de quartier et favoriser une appropriation régulière de cet espace. L'ajout d'un équipement et de commerces de proximité devrait également participer à cette volonté.

-La requalification des espaces publics anciens inclus dans les zones résidentielles, et affirmation de leur statut de lieu de rencontres de proximité. Cette opération devra être soutenue et enrichie par le concours des habitants.

3.4- La phase de connexion

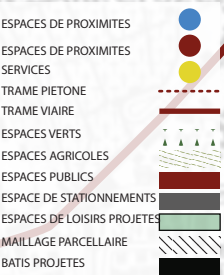
La partie sud est aujourd'hui composée d'un grand rond point qui permet une connexion fluide de la route de Romans avec le boulevard circulaire périphérique intérieur. Avec la constitution d'un boulevard urbain. Nous pouvons nous poser la question de la réelle utilité de celui-ci par la suite. Nous pouvons donc réfléchir à sa suppression afin de lier le projet de manière formelle au reste de la ville. Cette étape se fait cependant sur un foncier morcelé entre différents propriétaires. Cela rend plus complexe l'opération et demandera plus de temps et une réflexion sur la gestion foncière.

Les phases intermédiaires de questionnement sur le projet

Les phases sont ponctuées par des étapes intermédiaires afin de réadapter le projet à de nouveaux éléments extérieurs. Les éléments du projet peuvent être remis en question. Ces étapes permettent des réglages,

des modifications, mais aussi la possibilité d'annuler certains points du projet qui ne correspondent plus aux différents enjeux (sociaux, environnementaux, ou économiques). Cela a pour but de rendre le projet adaptable, améliorable et viable.

► Phase connexion



IV/ DE VALENCE 2 À VALENCE BIS

Recomposition du quartier par le centre commercial



IV/ De Valence 2 à valence bis

Recomposition du quartier par le centre commercial

1- Un projet de recomposition urbaine

Le plan directeur permet de mettre en place un travail de recomposition urbaine. Celui-ci est basé sur un ensemble d'éléments du projet qui le rend cohérent à la vue des problématiques exposées dans l'analyse.

1.1- Vers un boulevard urbain

Le boulevard urbain serait une solution envisageable qui permettrait une véritable interaction entre les usagers. La route ne serait plus un espace technique infrastructurel mais un véritable espace public en lui-même. Cette armature peut créer des liens inter-quartiers avec la reconstruction d'une structure viaire transversale.

Il est beaucoup plus facile d'utiliser le boulevard urbain comme support de transport en commun. Sur un point de vue économique, il est préférable d'avoir une certaine densité de population pour un service efficace et régulier.

Sur la question de la fluidité et le risque de bouchon, nous pouvons nous poser la question du frein que cela peut engendrer sur le développement de la ville de Valence. La place que nous accordons aujourd'hui à la voiture est importante mais les offres de transports en commun, d'auto-partage, de covoiturages nous montrent une politique qui tend à éloigner la voiture des centres villes. Cette politique est à poursuivre dans le secteur du projet.

Nous pouvons donc nous dire que la constitution d'un boulevard est une manière de suturer les deux

rives de la route, de dynamiser en grande partie ces abords, mais aussi de faciliter l'accès à d'autres modes de déplacements pour les habitants qui jusqu'à présent pouvaient en être exclus.

1.2- Remaillage piéton

Le projet veut remettre le piéton au centre du site. Pour cela, il est mis en place une trame piétonne en continuité de la trame existante qui permet de relier l'ensemble des espaces publics et des équipements des quartiers.

Pour constituer cette nouvelle trame, il est nécessaire de hiérarchiser les voies qui la composeront.

Trois types de voies piétonnes sont à identifier et à construire : la rue, la sente et la venelle. Elles correspondent toutes à une fonction distincte :

-Les rues permettent d'avoir un espace praticable le long des voies de circulation routière. Elles permettent de relier les différentes zones

résidentielles entre elles sur l'axe nord sud.

-Les sentes permettent de desservir les espaces résidentiels créés. L'accès des véhicules est possible, mais limité à des enjeux de sécurité (pompiers) ou de stationnements occasionnels (déménagements, livraisons). Elles relient les îlots entre eux et forment un véritable réseau secondaire permettant un accès agréable aux logements et des cheminements plus sécurisés loin des voitures. Leurs tailles varient en fonction des besoins et de leur importance sur le site. Les axes menant au nouveau cœur de quartier sont plus larges que les axes reliant de façon transversale le site, qui n'ont pas les mêmes objectifs de desserte (raccourci, flânerie)

-Les venelles sont des axes privatifs qui relient les logements entre eux. Elles se trouvent au cœur des îlots. Elles sont plus étroites que les sentes et sont utilisés uniquement par les piétons.





La restructuration du boulevard urbain et la création d'un maillage piétonnier permettent de soutenir les autres modes doux (vélo, roller, skateboard, etc.) pour qu'ils trouvent une véritable place au cœur du quartier qui jusque là étaient absents.

1.3- Reconstruction parcellaire

Sur les projets de ZAC, il très courant que les concepteurs s'extraient de la question du parcellaire. Cela répond généralement à une construction de la ville sur des temps très courts, et une approche de l'espace zonée.

Dans le projet, nous partons sur une autre pensée de la ville : le bâti ne crée pas la parcelle, c'est la parcelle qui crée le bâti. L'histoire de la ville nous montre que généralement les tracés restent alors que le bâti change.

Pour insérer le projet dans l'existant, la définition du nouveau système parcellaire s'appuie sur les structures parcellaires environnantes.

Par ailleurs, selon les enjeux

organisationnels et structurels des voiries, premiers élément pensé du projet, le dimensionnement des parcelles est adapté selon les besoins de mixités fonctionnelles, de densité de population et d'ambiances urbaines.

L'objectif est d'aboutir à une gestion du foncier à travers un phasage de mise en œuvre en fonction de la demande, des besoins réels de la ville de Valence en termes de logements, et non plus de l'offre.

Aboutir à une diversité de typologies de construction adaptées selon le parcellaire

Les espaces de parkings et les espaces sportifs libérés permettent de récupérer des parcelles de grandes tailles. Il est donc nécessaire de proposer une nouvelle découpe des parcelles en relation avec le plan guide du projet et donc avec le cœur de quartier et le boulevard urbain, mais aussi avec les axes secondaires et les espaces agricoles et de récréation.

Le découpage prend en compte les parcelles existantes environnantes pour jouer la continuité urbaine les espaces publics faisant le lien.

-Le cœur de quartier est composé de parcelles de grandes tailles qui accueillent des macro-ilots proposant des usages mixtes.

-Les abords du boulevard urbain sont composés de parcelles plus petites pouvant accueillir de l'habitat intermédiaire et des commerces notamment au niveau les angles de rue

-Les espaces au nord de projet sont quand à eux dans la continuité du tissu contiguë. La partie centrale est structurée par des parcelles permettant l'implantation d'habitats intermédiaires comme le long du mail existant. La partie le plus au nord s'articule autour d'une trame parcellaire plus dense favorisant l'implantation de logements individuels en bande en lien direct avec la rue.

-Les parcelles au centre de ilots sont

découpées selon la trame viaire permettant une réimplantation de un hectare et demi d'espaces agricoles en pleine terre.

L'occupation des parcelles le long de la route permettant de renforcer le front urbain et le cœur du quartier a privilégiée.

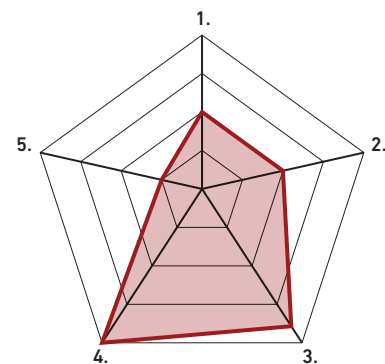
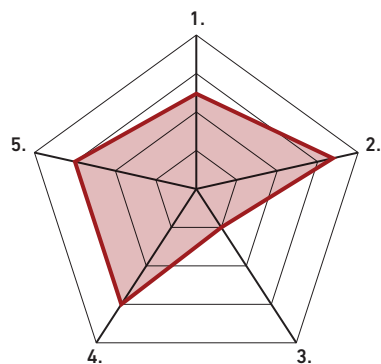
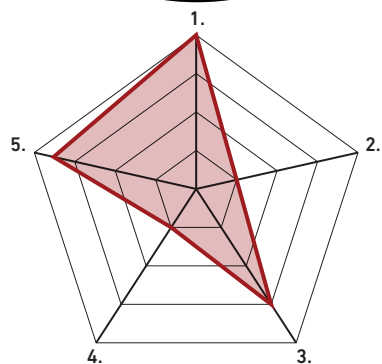
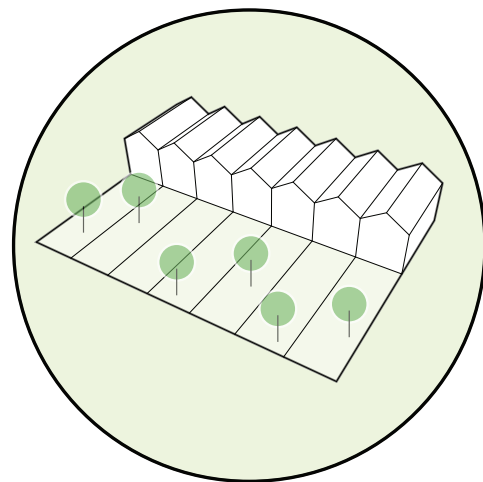
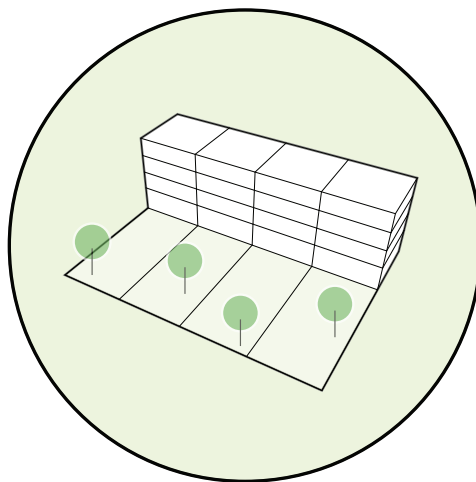
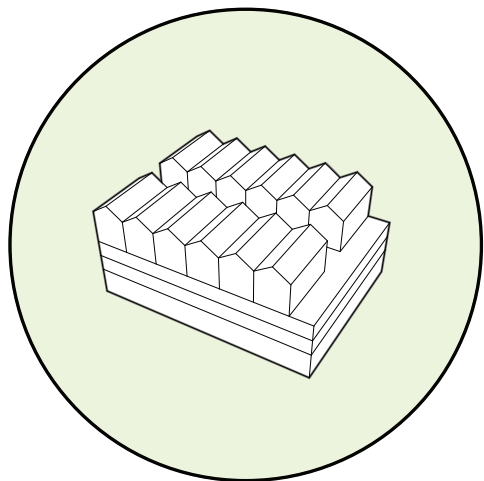
1.4- Les espaces publics

Sur le site, quatre type d'espaces publics aux caractéristiques différentes sont à traiter : le parc agricole crée au nord du site, le mail Gérard Philipe prolongé le long de la rue Jules Védrine et la zone sportive transformée en parc de loisirs. D'autres espaces publics seront à déterminer et à qualifier en relation directe avec la nouvelle trame piétonne et les différents équipements des quartiers.

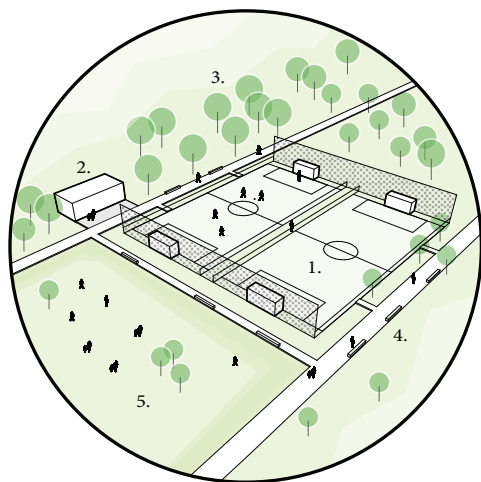
Le parc agricole

Le parc agricole a deux rôles: celui d'impulseur urbain avec un front bâti

► Diagramme de la relation entre la parcelle et des typologies projetées

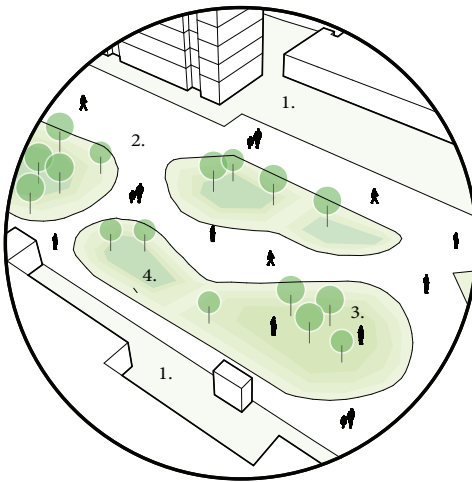


- 1. taille parcelle
- 2. taille jardin
- 3. individualité des logements
- 4. possibilité de mutation du bâti
- 5. espaces mutualisés



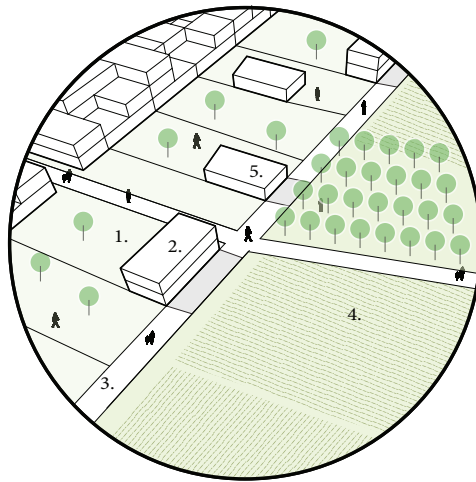
Parc de loisirs

1. terrain de sports
2. vestiaire avec point d'eau et aire de repos
3. revégétalisation des abords
4. redéfinition des sentiers
5. prairie aux usages multiples



Mail Gérard Philipe

1. jardins privatifs
2. traitement de sol adapté aux mobilités douces
3. traitement des espaces plantés en talus et en creux avec une revégétalisation
4. bassin d'infiltration des eaux de pluies



Parc Agricole

1. jardins privatifs
2. locaux techniques pour les parcelles agricoles
3. redéfinition des sentiers
4. parcelles agricoles
5. kiosque

l'englobant permettant d'animer la vie sociale et économique du quartier et construire un nouveau paysage; et celui de coeur nourricier par l'activité agricole nourricière qu'il représente. La récupération d'environ un hectare et demi de terrain rend envisageable cette initiative.

Un impulseur urbain est un atout paysager et ornemental au site qui bénéficiera à l'ensemble du quartier. Des sentes le traversent pour ne pas être une frontière au quartier, et lient les différentes entités qui le composent. Il marque aussi une vraie temporalité au site avec un rythme lié aux saisons.

Le Mail Gérard Philipe

Un mail est généralement utilisé pour connecter deux quartiers entre eux par une promenade aménagée et ombragée. Aujourd'hui ce n'est pas le cas. Le mail finit au sud sur un parking abandonné et ne remplit pas complètement son rôle de connecteur. Le projet propose donc de prolonger

le mail le long de la rue Jules Védrine qui alimente une partie du quartier du Plan et le collège. Un fois son rôle de connecteur retrouvé, un travail de requalification des espaces est opéré pour offrir aux habitants un nouveau cadre paysager, accueillir de nouveaux usages et être utilisé comme zone de rétention pour les eaux de pluie.

Le Parc de loisir

La zone dédiée aux sports est à décroquer et à mutualiser entre les quartiers pour former un parc de loisirs dont peut bénéficier l'ensemble des habitants. Le cloisonnement se trouve resserrer autour du stade pour laisser la possibilité d'avoir des rencontres sportives ou différents événements lucratifs. Le parc est intégré au remaillage piéton qui le traverse et qui devient support à des parcours santé (footings, activités) et de circuits de balade. Une meilleure répartition des terrains de football et multisports permet de libérer des espaces de prairies qui permettent

une diversité d'activités récréatifs et de détente non planifiées.

Les parvis des écoles

Les écoles constituent dans le site des équipements publics important dans l'ensemble des quartiers. Le parvis se trouvant sur la rue sert à la fois pour les enfants d'espace de jeux après l'école et pour les parents des élèves d'espace d'échange et de discussions entre eux mais aussi avec le personnel enseignant. Ce sont des espaces qui cristallisent souvent la vie de tout un quartier.

Sur le site, les trottoirs ou les parkings servent de parvis devant les écoles et offrent un cadre peu agréable. Un travail de requalification est mis en œuvre pour permettre l'identification de ces petits espaces publics et leur intégration au sein de la trame piétonne. Ceci permettra de donner aux équipements une place centrale au sein des quartiers résidentiels.

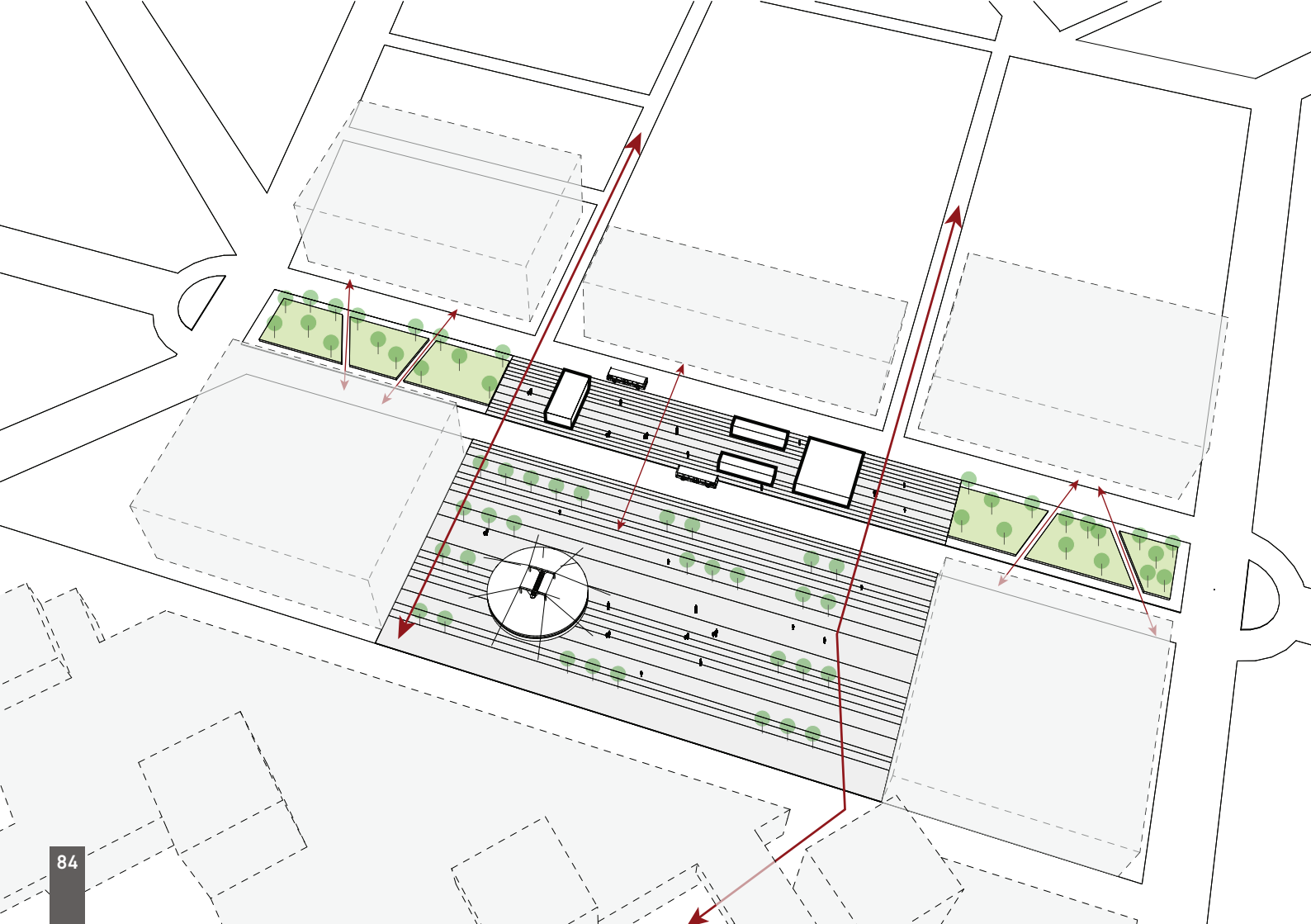
2- Un nouveau cœur de quartier

Le centre commerciale est aujourd'hui l'un des lieux de rassemblement du quartier. Le projet propose ainsi de composer un nouveau cœur de quartier qui articulera les différents éléments du projet comme la nouvelle trame piétonne et viaire, les commerces, et les espaces publics.

2.1- La grande place

Actuellement inexistante, une grande place est à définir. Elle est composée en deux entités issues des deux trames viaires structurant le site (automobile et piétonne). La première est un espace dégagé servant de nouveau parvis au centre commercial et de noeud de connexion pour la nouvelle trame piétonne, et la seconde est la bande technique du boulevard urbain permettant de créer une interaction avec la partie nord du site.





La place

Aujourd'hui le parvis du centre commercial constitue un réel lieu de rencontre pour les habitants de Plan mais aussi pour les lotissements au nord du site. La démarche s'appuie sur cette donnée pour renforcer ce statut en développant un véritable projet d'espace public de qualité permettant une articulation entre les deux rives du boulevard urbain. Cette place doit servir de support pour reconnecter les différents quartiers entre eux, et c'est pour cette raison qu'elle se trouve aux croisements des plusieurs sentes piétonnes projetées. Elle doit devenir un espace d'attraction et central pour la vie des quartiers, mais aussi répondre aux nouveaux enjeux d'usages par des dispositifs simples, produisant différentes ambiances tout au long de la journée et de l'année.

Sa forme prend source dans les tracés de la trame piétonne et l'entrée du centre commercial. Ce choix permet de construire un espace à l'échelle du site et d'accueillir des événements de

tailles variées : de la mise en place d'un truck food hebdomadaire animant le site certains soirs à un petit marché, ou de manière plus occasionnelles des activités culturelles en plein air comme des concerts pour la fête de la musique ou des séances de cinéma les soirs d'été.

Afin de protéger les commerces en rez-de-chaussée du soleil et du vent et de proposer des espaces de repos, des aménagements paysagés (espaces plantés) et du mobilier urbain (assise) sont positionnés au bord de la place. Le traitement de la végétation partitionne la place en différents espaces afin de mieux gérer les ambiances et de constituer des espaces plus intimistes.

Pour permettre une plus grande flexibilité de modulation de l'espace, le centre de la place est dégagé pour accueillir de nombreux événements ponctuels ou réguliers. Ceci est possible par un traitement du sol uniforme (minéral) qui facilite la libre circulation des cycles et des

sports urbains (roller, skateboard, trottinette), et l'installation d'un miroir d'eau activable pendant les saisons chaudes.

La bande technique

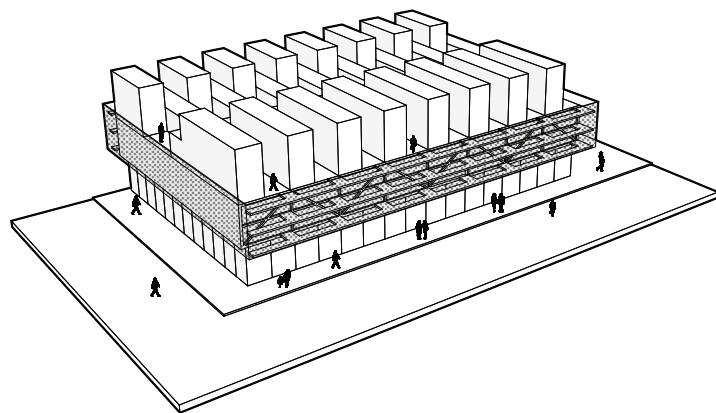
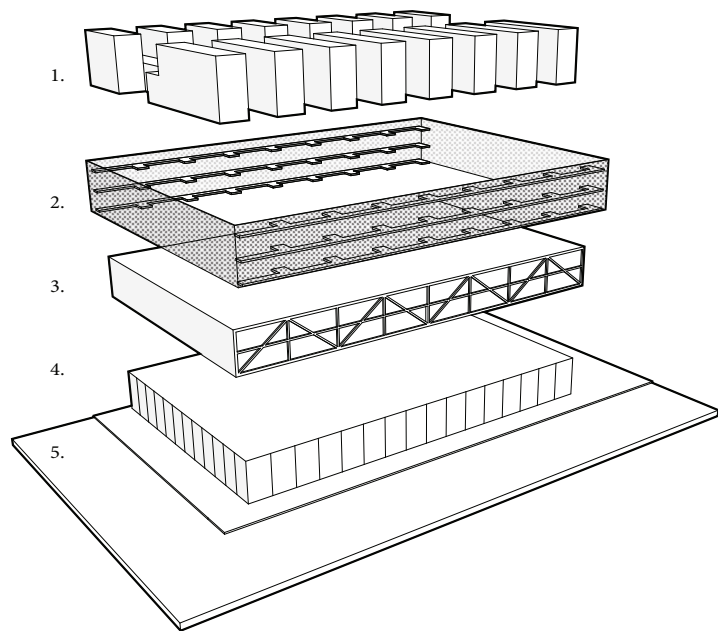
Cette bande résulte de la transformation de la voirie en boulevard urbain, et vient refermer la place. Pour des raisons de fluidité le croisement des rues doit se réaliser sans avoir de feux mais en ralentissant les voitures. Jusqu'à aujourd'hui, le choix le plus évident pour ce genre de liaison à Valence est la réalisation d'un rond point. Sur le site, ce système a engendré la création de deux ronds points qui ralentissent les voitures à son niveau (soit plus précis) mais limitent les accès piétons. Les abords des ronds points ne sont pas traités pour cet effet. Le changement de statut de la route doit permettre de ralentir le flux de voitures pour dégager une voie partagée, Pour atténuer ces ronds points et faciliter le franchissement piéton

du boulevard et l'accès à la place, le projet propose de réunir les deux ronds points en un seul pour dégager un terre-plein central large. Sur cet espace libéré, sont positionnés les arrêts de bus en vue d'un possible TCSP et une station vélib'. Deux espaces plantés sont placés à chaque bout. Ces dispositifs permettent de créer un appel visuel depuis la route, de marquer le changement de statut de la route pour inciter au ralentissement, et de matérialiser un filtre visuel pour les piétons entre les deux rives de la route

2.2- Les îlots mixtes

La position le long du boulevard urbain, proche du cœur de quartier, est intéressante pour la mise en place de bâtiment avec des usages mixtes. En effet, ce type de bâtiment demande d'être à proximité des axes routiers mais aussi des espaces publics et de la nouvelle trame piétonne.

► Perspective d'un l'îlot-mixte



Composition de l'îlot-mixte

1. maisons en bandes
2. coursives d'accès
3. parkings
4. socle (commerces ou locaux d'activités)
5. rue

Afin d'optimiser l'espace qui reste encore nécessaire pour le stationnement, un concept de « silo-îlot » mixte est développé. Il s'agit d'un îlot de forme rectangulaire, structuré par plusieurs couches fonctionnelles. Leurs dispositions correspondent à une logique simple qui permet de placer plusieurs fonctions les unes sur les autres de manière à produire une forme urbaine efficace. Cette idée s'inspire du projet « Immeuble mixte » de Herault-Arnod à Grenoble et du projet « The Mountain » de l'agence BIG.

Il se compose :

-au niveau du socle de locaux d'activités tertiaires ou de commerces. Ces espaces ont besoin de se trouver au niveau du sol d'être en lien directement avec la route ou aux accès sur le réseau piéton.

-aux premier et deuxième étages, de stationnements pour ne pas les enfouir en sous-sol. Ils seront mutualisés entre les riverains et les visiteurs de la zone commerciale.

Ce choix vient du fait qu'il est plus économique et plus simple de changer l'affectation ces étages en cas de restructuration. Deux « silo-îlots » de ce type sont construits pour accueillir plus de 300 places de stationnement, suffisant pour l'ensemble du quartier avec une affectation de 0,8 places par logement. Cela permet de diminuer la surface réservée aux stationnements d'environ 50%, afin d'arriver à une surface au sol proche de 5% à l'échelle du quartier tout en conservant la même capacité d'accueil.

-au dernier étage, des logements ayant la forme d'habitat en bande.

Ce système offre une alternative aux logements en immeuble avec des espaces intérieurs et extérieurs redessinés. Avec cette position privilégiée, ils peuvent bénéficier d'une double ou triple orientations qui n'est pas toujours possible dans un immeuble. Cette proposition hybride permet de proposer un habitat individuel sans directement le penser sous la forme de maisons de

plein pied.

La position de ces « silo-îlots » sur le boulevard urbain a également pour but de diminuer sensiblement la circulation routière afin d'apaiser le reste du quartier.

2.3- Le centre commercial

Le centre commercial est un élément très fort du quartier mais sa taille et sa disposition dans le tissu urbain en fait un objet déconnecté et fractionnant l'espace. Comme nous avons pu le voir, de nouvelles formes de commerce apparaissent. Du fait qu'elles soient implantées principalement dans des zones commerciales plus périphériques, elles accentuent son déclin. Par rapport à la reconfiguration du quartier envisagée, le rôle du Valence 2 comme centre commercial de proximité tend à se renforcer et doit être valorisé. Il devient nécessaire de repenser ce centre commercial.

Du centre commercial au commerce de proximité

Il constitue aujourd'hui une mégastructure avec un fort potentiel. Les grands espaces à restructurer sont intéressants lorsqu'ils sont implantés dans un tissu urbain déjà

constitué. Par ailleurs, il offre une surface en toiture inexploitée pouvant être réemployée pour des activités qui demandent une grande superficie d'occupation et qui peuvent être difficilement installées en ville à cause d'un foncier élevé.

C'est le cas aujourd'hui pour l'agriculture ou pour les espaces de stockage liés à la logistique. Le projet propose donc d'optimiser la structure pour accueillir ce type d'activité au sein d'un nouveau programme.

Une serre agricole

Sur le toit, une serre peut être facilement construite pour produire des fruits et des légumes par aéroponie ou hydroponie sur le modèle par exemple de la ferme urbaine de Lufa²¹ à Montréal. Ce système permet une grande économie en eau et en énergie et peut nourrir environ 2000 personnes avec juste une surface de 0,3 hectare. Avec un toit faisant une surface proche de 1 hectare et demi, nous pouvons évaluer une production

22. <https://montreal.lufa.com>

capable de nourrir environ 10 000 personnes avec un bon rendement. Cela correspond à environ 6% de la ville de Valence ou du taux d'accroissement démographique de la communauté de commune de Valence en 10 ans.

Un centre de transformation

Accompagnant la zone d'exploitation, un espace de transformation peut être intégré pour gérer les surplus alimentaires et éviter le gaspillage. Cette activité pourra délivrer des aliments ayant un cycle de conservation plus grand si un point de vente de produits frais est développé.

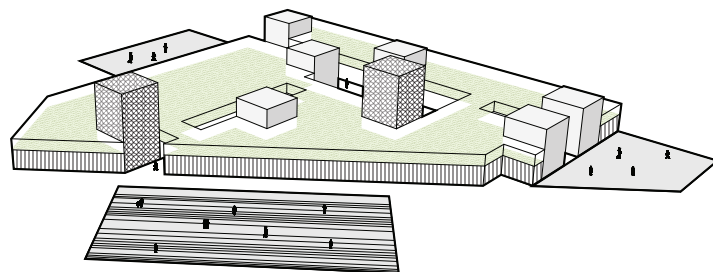
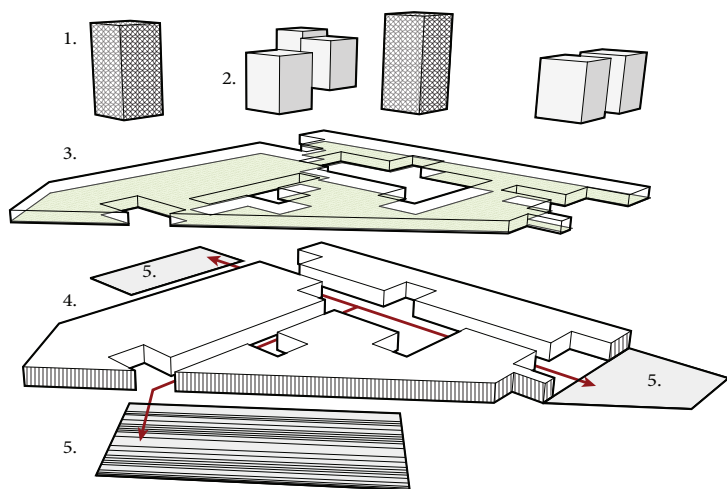
Une plateforme logistique

La place de la logistique dans le commerce transforme la configuration de l'espace-temps liés aux échanges commerciaux. Lorsque nous faisons nos courses, ce sont les derniers kilomètres à effectuer jusqu'au logement qui sont les plus compliqués mais aussi les plus

polluants. L'accueil d'un espace de logistique et d'un service de livraison via des services de transports électriques devient essentiel.

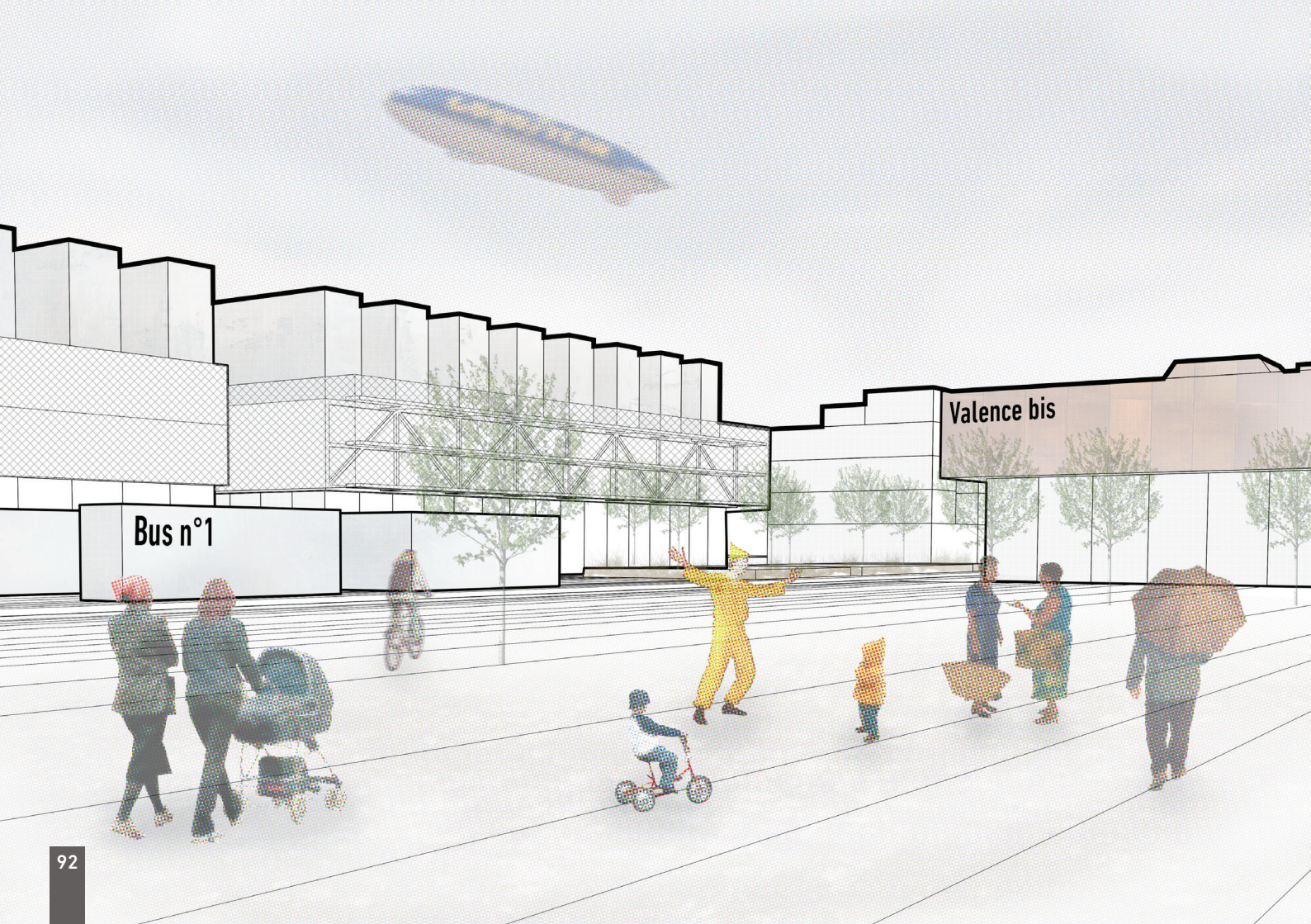
Le site se trouve à l'entrée de la ville très proche d'espaces agricoles riches. C'est un lieu propice pour l'installation d'une plateforme logistique spécialisée sur les produits agricoles permettant de couvrir la ville sous différentes formes. Il y a les possibilités d'avoir :

- la livraison à domicile via une commande des aliments nécessaires passée par un site internet.
- la livraison en point de retrait après une commande sur un site internet. Ces points de retrait doivent se trouver à proximité pour que la commande puisse être récupérée à pied ou en vélo. Ils peuvent prendre la forme de boxes près de transports en commun ou dans des commerces de proximités partenaires.
- L'achat en direct permettant d'aller directement au centre de logistique pour acheter les produits nécessaires.



Composition du centre commercial

1. bureaux
2. locaux techniques
3. serres agricoles
4. socle : commerce de proximité, local de transformation, et plateforme logistique
5. espaces publics



Bus n°1

Valence bis

Mais pour cela il est important de constituer un espace dédié.

Un commerce de proximité

Le supermarché n'est plus adapté à une clientèle de proximité. Il est nécessaire qu'il ne soit pas déserté par les habitants du quartier et qu'il anime les espaces publics. Il est donc possible de le requalifier en proposant un travail d'interaction avec les espaces publics. Une offre de restauration est à coupler à aux nouveaux services de logistique, afin de promouvoir les produits locaux.

Une nouvelle organisation intérieure

Le projet propose un nouveau programme ce qui signifie une nouvelle organisation des espaces. Ils sont décomposés en trois parties : le socle regroupant les activités qui ont besoins de se retrouver au niveau du sol, c'est-à-dire le commerce de proximité, les espaces de transformation et logistiques.

Les serres se trouvent sur le toit sur un espace qui n'était autrefois pas utilisé. Les derniers éléments sont les éléments verticaux qui permettent de faire le lien entre le sol et le niveau des serres. Ils ont deux natures différentes : les plus petits sont des espaces technique utiles pour le socle et les serres, les deuxièmes sont des bureaux.

Un espace « rotule » entre les espaces publics

Le centre commercial partitionne la partie nord et la partie sud du site le long de la route de Romans, bien que ca lui donne un rôle central.

Les espaces publics qui l'entoure : le mail, la place de cœur de quartier, et le parvis de l'école sont directement connectée. Il est donc nécessaire de les lier par l'intérieur du bâti.

Le projet propose de découvrir (ouvrir en toiture) les rues intérieures et de les prolongées pour créer ces connexions avec les autres lieux de rencontre environnants. Un patio

est formé pour créer une rotule et cassant le rythme d'une rue étroite et très longue (environs 100m). Ce patio a aussi un rôle pour les espaces intérieurs en créant un espace d'entrée pour les différents éléments du programme.

V/ VERS LA FORMATION D'UNE VILLE LINÉAIRE ?

Exploration a l'échelle territoriale du sujet



V/ Vers la formation d'une ville linéaire ?

Exploration à l'échelle territoriale du sujet

Lorsque nous revenons à une échelle plus étendue, nous remarquons que le site de Valence 2 se trouve dans chapelet de zones commerciales qui s'étend de Valence à Romans en passant par la gare TGV qui se trouve à la même distance de ces deux villes le long de la route de Romans.

Ce développement a été fait au prix d'une conquête de l'espace agricole par l'étalement des villes satellites. Nous pouvons voir se constituer une grande zone hétérogène de locaux de commerces ou d'activités dessinant ainsi les prémices d'une ville linéaire.

Pour comprendre cette formation, il est nécessaire d'analyser ces zones de manière assez simple.

1/ Etat des lieux du chapelet

La structure viaire actuelle

Ces zones commerciales se sont constituées par l'importance qu'ont pris les axes de communications : la proximité au train (gare TGV et lignes ferroviaires TER) et les grands axes de circulation comme l'autoroute qui les lient à l'Arc Alpin voire à l'Italie.

Par le passé, la route de Romans

constituait une route très empruntée jusqu'à l'apparition du système de contournement de Valence. Elle a servi de support pour le développement de certaines trames urbaines comme celle Saint-Marcelles Valences. Nous pouvons voir clairement la formation d'une « ville-rue » assez caractéristique qui a émergé au début du XXe siècle. La route était devenue une ressource

économique et de déplacement, mais elle n'était pas seulement un axe d'échange mais participé aussi à la vie d'un village comme un espace public. Nous le remarquons assez facilement aujourd'hui par la concentration d'équipement comme la mairie, les écoles, et parfois les églises.

Aujourd'hui, la multiplication des contournements inscrit la route de Romans comme une desserte de proximité. Elle n'est plus un axe de transit entre les villes. Face à ce nouveau statut, elle constitue une forme de contre-allée plus lente mais inscrite dans un tissu urbain.

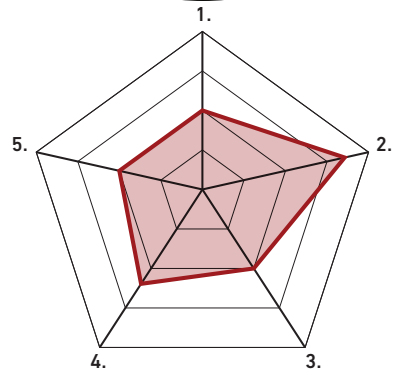
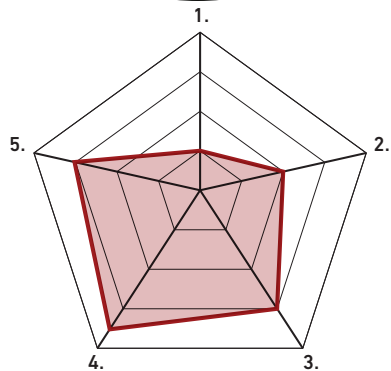
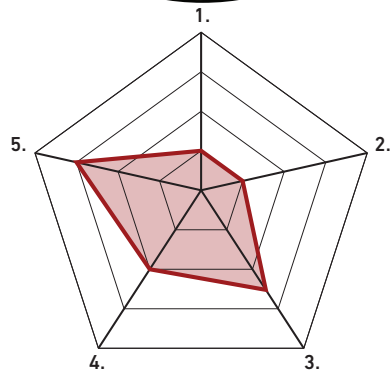
Le plateau des couleurs

Il s'agit d'une zone commerciale assez récente qui correspond à l'extension du centre commercial de Valence 2. C'est une zone construite en dehors de tout système urbain, d'une façon ex nihilo sur d'anciens champs agricoles. Sa position géographique, au carrefour entre la route express qui prolonge l'autoroute de Valence

et l'entrée de ville de Valence, lui confère un espace stratégique pour accueillir les consommateurs. Mais dans l'imaginaire collectif des habitants, elle regroupe l'idée même d'une zone commerciale « bazar », où il est simple de trouver tout ce que l'on cherche, que se soit pour le jardin, la voiture, les vêtements ou les produits technologiques.

Il n'est pas rare de trouver des consommateurs qui ont fait de nombreux kilomètres (Ardèche, Vallée de l'Isère) pour venir et trouver des produits que le commerce de proximité n'a pas. Aujourd'hui, cette zone commerciale est arrivée à son extension maximale due notamment à son positionnement géographique. Elle tend ainsi à se prolonger sur la commune de Saint-Marcel-lès-Valence.





1. surface dédiée aux locaux d'activités
2. extension possible
3. surface de la zone
4. rayonnement dans le territoire
5. surface dédiée aux commerces

La Zone Artisanale de Saint-Marcel-lès-Valences Sud.

Cette zone regroupe des commerces et des activités par le prolongement de la rue centrale de la commune. Cette zone commerciale est récente puisque qu'elle a été construite au milieu des années 2000. Sa particularité est sa situation dans le prolongement de la rue principale du village qui constitue son centre-bourg. Sa disposition proche d'un tissu urbain existant en fait un espace intéressant à la vue d'une requalification urbaine.

Elle regroupe des activités et des magasins liés à la construction à destination des professionnelles et des particuliers. C'est une zone spécialisée. Les magasins sont des espaces de stockages de matériaux avec un petit espace de showroom. Cette zone commerciale tout comme le plateau des couleurs a été construit sur des champs qui bordés la ville. Cette initiative conduit à transformer l'identité et le caractère qu'avait

l'ancienne entrée de ville.

La Zone Artisanale de Saint-Marcel-Lès-Valence nord inscrit l'entrée de bourg de la ville dans la partie Nord est une petite zone artisanale relativement ancienne. Elle regroupe des petits locaux d'activités. Sa structure est assez similaire à celle au sud en formant une continuité de la rue principale du bourg. Son expansion est relativement faible puisqu'elle se trouve dans un espace resserré entre la voie rapide et le chemin de fer plus haut. C'est en partie pour ces raisons que la ville a fait le choix de privilégier l'expansion sur la partie sud de la ville.

La gare TGV sur la commune de Rovaltain

Elle représente aujourd'hui une plateforme multimodale au service des zones commerciales et d'activités qui se trouvent aux alentours. L'idée de départ était de redynamiser l'économie de l'agglomération valentinoise par la construction d'un

cluster sur les biotechnologies. Par rapport aux besoins d'occupation, la gare est aujourd'hui positionnée dans les champs et reprend en quelque sorte celle que peut avoir les aéroports dans les villes.

Grâce à cette gare, les temps de parcours se sont rétréci et positionnent cette zone d'activité à une échelle non plus métropolitaine mais nationale. Elle est devenue une zone d'activités très prisée pour les entreprises dans les domaines des services et elle offre la possibilité d'avoir des locaux neufs et peu chers. Pour le moment, cette zone est construite à 50% par rapport au plan de ZAC dessiné par Groupe 6. Il est prévu une extension sur la partie est de la zone dans les années à venir.

2/ Propositions : structuration du chapelet de villes

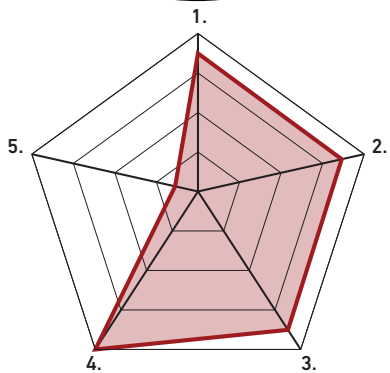
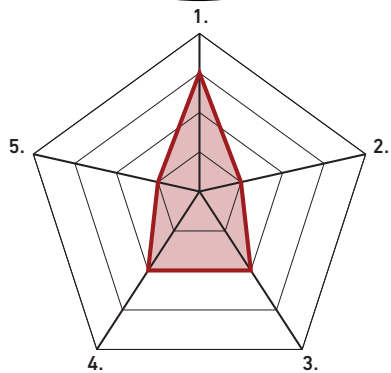
La route comme levier de la restructuration

Est-il possible donc de penser un retour d'une organisation spatial urbain autour d'un axe de communication ?

Comme nous venons de la voir, la route de Romans n'est plus qu'une desserte locale. De plus, nous pouvons penser que dans le futur, l'avènement de moyens de transport moins nuisant sont possible avec par exemple l'apparition de voitures ou de bus plus légers et électriques. Il est donc possible de penser à un retour d'une urbanisation proche des ces artères routières devenues secondaires.

La création d'un transport en commun de haute fréquence

La gare de Valence TGV draine un nombre d'utilisateurs important puisqu'elle est une gare utilisée par





les habitants vivant dans un rayon de 60 km en moyenne. Par ailleurs, elle permet de relier Paris en 2h30 et Marseille en 1h30. Bien que la gare soit à proximité de Valence, connectée avec le TER, et avec des lignes de transport en commun, les habitants utilisent leurs voitures pour aller à la gare. Ces lignes de bus sont cependant peu fréquentées pour deux raisons : soit elles font le compromis de l'hyper proximité en desservant la moindre rue avec de nombreux arrêts, soit elles sont rapides et directes avec une fréquence trop faible pour qu'elles deviennent un choix intéressant. Face à ces deux aspects, une alternative est à envisager en développant une ligne avec moins d'arrêt et de détours mais plus fréquente. Une connexion avec Guillerand-Grange, voire de Saint-Péray peut être intéressant pour lier les coteaux d'Ardèche à la gare TGV et Romans-sur-Isère. Cela peut ainsi constituer un bon service de transport en commun entre les villes importantes du Rovaltain et ainsi

améliorer les liaisons intermodales avec la gare TGV.

La gestion de la largeur de la route pour construire un boulevard urbain polymorphe

Dans l'analyse des fractures, nous avons vu que la route, par le vide programmé qu'elle constitue autour d'elle, comporte une épaisseur variable. Cela produit un éloignement du bâti et favorise un enclavement des quartiers limitrophes.

Cet aspect peut être intéressant car dans l'objectif de constituer un boulevard urbain, il permet de gérer les voies, les espaces publics et de constituer des réserves foncières avec très peu de démolition.

Un boulevard urbain est un espace public intéressant puisqu'il concentre les équipements et les commerces de proximité. Le projet remet en perspective cet aspect en proposant de réaliser une voirie partagée dans les centres des bourgs et de proposer une nouvelle gestion des voiries.

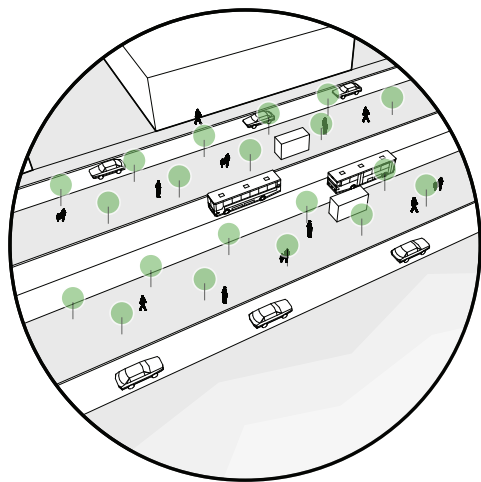
Pour la gestion des voies aujourd'hui, nous sommes sur un système de deux fois deux voies qui se rétrécit au niveau de Saint-Marcel-lès-Valence sur un système de deux fois une voie avec un terreplein central facilitant les croisements. Le projet propose trois types de voirie, une voirie étudiée pour les zones commerciales, une autre pour les parties en centre-bourg et une sur les parties en dehors des zones urbaines.

-les voiries en dehors des zones urbaines sont dimensionnées pour être à deux voies de circulation, au niveau des croisements. Une troisième est dégagée pour laisser le croisement des voitures sans interrompre le flux continu. Une voie protégée pour le bus n'est pas nécessaire parce que le flux est régulier et qu'elle ne comporte pas d'arrêt. Elle n'est pas propice aux bouchons. Par contre, une piste cyclable en site propre est réalisée pour protéger les usagers sur ces portions et pour améliorer l'interconnexion entre les modes doux

dans le centre ville de valence comme dans les communes périphériques.

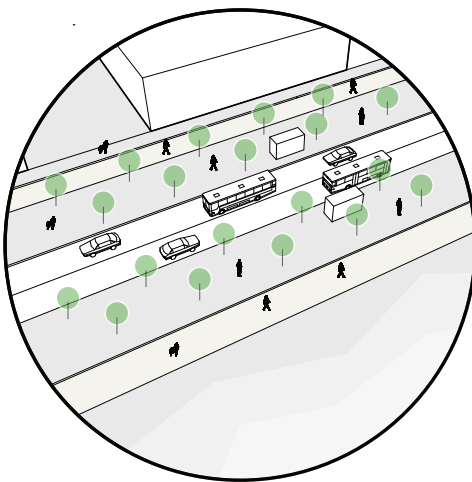
-Les voiries en centre-bourg sont déjà existantes. La faible largeur des rues ne permet pas de faire des espaces protégés et adaptés aux transports en commun, mais la proximité avec les commerces et la vie du bourg en fait un espace public très utilisé. La vitesse faible des véhicules en fait un espace intéressant pour la mise en place d'une zone partagée permettant ainsi de faire cohabiter l'ensemble des usagers de la rue.

-Les voiries dans les zones commerciales sont redessinées pour faciliter les flux en apaisant cette partie du boulevard. La voirie centrale est réduite à deux voies de circulation, mais une contre-allée est mise en place le long des commerces pour aligner un front bâti. Cela a pour but de retourner les commerces en direction de la rue, de profiter de ces atouts et de limiter l'emploi systématique des ronds-points. Une gestion différenciée des voiries est



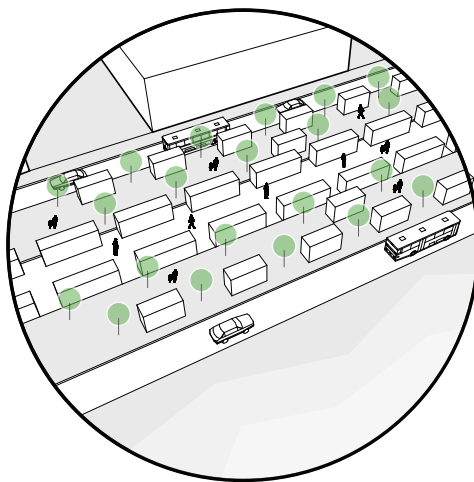
Boulevard urbain pendant les horaires de pointes

- Allée centrale réservée aux transports en commun pour fluidifier le trafic
- Contre-allée réservée aux transports individuels



Boulevard urbain pendant la période estivale

- Allée centrale réservée aux transports motorisés
- Contre-allée réservée aux piétons et aux modes doux, transformée en mail et élargissement des terrasses des commerces



Boulevard urbain lors du marché du dimanche matin

- Allée centrale transformée en place du marché
- Contre-allée réservée aux transports motorisés

réalisée pour permettre, un peu à la manière du pont dessiné par l'agence OMA pour la ville de Bordeaux, de gérer comme un espace public modulaire selon les événements, ou les saisons.

Un boulevard urbain au paysage séquencé

Sur un autre point, la route ne comporte pas un tissu urbain qui l'enserme de Valence à sa gare TGV de façon continue. La route passe par de nombreux espaces différents que ce soit des espaces commerciaux, un centre-bourg, des espaces agricoles ou encore des espaces résidentiels.

Ces séquences ont des variations intéressantes pour constituer un paysage rythmé qui produit à l'échelle des transports motorisés un travelling. Le boulevard urbain doit garder cet aspect tout en requalifiant les différentes séquences urbanisées en leur donnant une identité propre :
-Le plateau des couleurs est trop éloigné d'un tissu urbain pour opérer

une reconquête de la ville sur cet espace, mais sa disposition proche de la pleine agricole est intéressante pour restructurer l'espace commercial en intégrant une mixité d'usage et valoriser cette proximité aux terres agricoles.

-Les zones d'activités Saint-Marcel-lès-Valence nord et sud sont très proches d'un tissu urbain constitué. De plus, la démographie de la ville augmente d'environ 300 personnes par an soit l'équivalent de 5% de la population actuelle de la ville. Il peut donc être intéressant de réintégrer des logements dans les zones commerciales pour contenir l'expansion de la ville sur les terres agricoles.

-Aujourd'hui, la commune de Rovaltain est seulement dédiée aux locaux d'activités et à la gare TGV. Un retour à la mixité est possible par le logement et les équipements publics pour construire et renforcer des interactions entre la ville de Valence et de Romans.

Vers un détour urbain

Ce retour à une pensée du boulevard urbain à l'échelle territoriale est proposé comme une alternative possible au grand contournement de la ville de Valence et finalement pour paraître comme une grande contre-allée urbaine. Ce boulevard urbain a pour but de former une colonne vertébrale qui permet la mutation de ces abords par la mixité des programmes, la redéfinition des trames viaires et piétonnes dans la transversalité du boulevard, ainsi que la définition des espaces publics. Nous pouvons le voir comme un vrai dynamiseur urbain, base d'un renouvellement urbain des zones commerciales. Cela constituerait une base à une conception d'une urbanisation linéaire le long des axes de communications qui liera ainsi Valence à Roman et la gare TGV. A la vue des surfaces engagées (150 hectares), il semble possible d'estimer une réserve foncière proche de 20 000 habitants, soit l'expansion

démographique de l'agglomération
Valence Romans sur 20ans.

A une échelle territoriale, la constitution d'un chapelet de zones d'activités préfigure l'émergence d'une edge city (ville lisière) au nord-est de la ville de Valence. Il y a toutes les composante nécessaire à cette dénomination : de grandes surfaces dédiées au commerce de détail, des zones d'activités artisanales, des bureaux, et une plateforme multimodale. Finalement, les zones résidentielles sont surtout concentrées sur la commune de Saint-Marcel-lès-Valence et restent faible en terme d'occupation des sols à l'échelle de l'aire urbaine de Valence. Par ailleurs, elles contiennent seulement un peu moins de 3% des habitants de l'agglomération, malgré une forte augmentation de la population ces trente dernières années.

CONCLUSION



Conclusion

Les zones commerciales transparaissent comme un territoire en expansion qui subit l'ingérence des entreprises. Mais en réalité, ce système arrive à une certaine obsolescence, par la structure changeante du commerce et par les usages des consommateurs. Face aux nouveaux paradigmes et enjeux de la ville contemporaine, ces territoires déclinant sont une base intéressante pour proposer un dessein de ville différent, et ouvre de nouvelles portes à la conception urbaine.

Aujourd'hui, nous voyons les zones commerciales comme des espaces sans âmes et ennuyeux. Mais ils sont seulement les reflets de nos modes de vies et de notre façon de consommer. A l'instar des anciennes usines, ils ne doivent pas être vus seulement

comme des espaces défigurant la ville, mais comme un marqueur de notre histoire collective. Un patrimoine en devenir se compose.

Lors de notre marche dans le Rovaltain, une habitante d'un lotissement proche du site d'étude nous a interpellé pour nous dire : « Aujourd'hui, le centre ville de Valence est ici ! ». Elle nous a révélé ainsi une idée importante sur la ville contemporaine. Le centre ville n'a plus forcément l'image du centre ville historique. La ville comporte aujourd'hui de nombreux centres. Ils ne doivent pas être vus comme des espaces en concurrence mais comme des espaces complémentaires qui participent à une nouvelle pensée de la planification de la ville.

La répartition démographique actuelle

sur le territoire nous montre l'attrait que les habitants ont pour ces nouvelles centralités boudant ainsi le centre historique de la ville. Un travail doit être engagé pour rendre de nouveaux ces centres attractifs de façon complémentaire aux franges urbaines, afin que celles-ci ne deviennent pas la variable d'ajustement sur laquelle s'adapte la ville.

Bibliographie

- Walter Benjamin, **Paris capitale du XIXe siècle: le livre des passages**, Le cerf, 1989, 976 p.
- Rem Koolhaas, **Junkspace**, Payot, 2011, 120 p.
- Rem Koolhaas, **Content**, Tashen, 2004, 544 p.
- René Paul Desse, **Les centres commerciaux français, futurs pôles de loisirs?**, Flux, n°50, 2002, p.p. 6-19
- David Mangin, **La ville franchisée, Formes et structures de la ville contemporaine**, 2004, 432 p.
- Philippe Panerai Jean Castex Jean-Charles Depaule, **Formes urbaines de l'îlot à la barre**, Parenthèses, 1997, 196 p.
- Philippe Panerai David Mangin, **Projet urbain**, Parenthèses, 1999, 185 p.
- Jean Castex, **Chicago 1910-1930 : Le chantier de la ville moderne**, Edition de la Villette, 2010, 395p.
- Robert Venturi Denise Scott Brown Steven Izenour, **L'enseignement de Las Vegas**, Mardaga, 2008, 192p.
- Ellen Dunham-Jones & June Williamson, **Retrofitting Suburbia : Urban Design solutions for redesigning suburbs**, John Wiley & Sons, 2011, 304p.
- Thomas Sieverts, **Entre ville, lecture de Zwischenstadt**, Parenthèse, 2004, 188p.
- Stéphane Degoutin, **Prisonniers volontaires du rêve américain**, Edition de la Villette, 2006, 398p.
- Bernardo Secchi, **La ville du vingtième siècle**, Recherches, 2009, 248p.
- Bernardo Secchi, **La Ville poreuse : un projet pour le grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto**, Metispresses, 2011, 256p.
- Paola Viganò, **Les territoires de l'urbanisme, le projet comme producteur de connaissance**, Metispresses, 2014, 293p.

Filmographie

- Benoît Delépine Gustave Kervern, **Le Grand Soir**, 92 min, France, 2012
- Jean-Luc Godard, **Deux ou trois choses que je sais d'elle**, 95 min, France, 1967
- George Andrew Romero, **Zombie**, 139 min, USA Italie, 1978

Série

- Jenji Kohan, **Weeds**, 8 saisons, USA, 2005-2014
- Marc Cherry, **Desperate Housewives**, 8 saisons, USA, 2004-2012

Webographie

<http://waithinktank.com/Megastructures-are-the-Shopping-Malls-of-the-Avant-Garde>

<http://laboratoireurbanismeinsurrectionnel.blogspot.fr>

<http://www.macommandebio.fr>

<https://fresh.amazon.com>

<http://deadmalls.com>

<http://www.herault-arnod.fr>

<http://www.big.dk/#projects>

<http://www.philippegazeau.com>

<http://www.herzogdemeuron.com/index.html>

